MŁODY LOTNIK

CENA 1 ZŁ.



R. VII
NR 1
STYCZEŃ
1930

Wydawnictwa Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY

Zalecony przez Min. W. R. i O. P. dla szkół średnich, zawodowych i sem. naucz.

Założony i redagowany przez JERZEGO OSIŃSKIEGO.

Wychodzi rok siódmy w Warszawie.

Prenumerata w kraju: rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł.
zagranicą: „ — 8 fr. szw. „ — 4 fr. szw. **Numer pojedyńczy 1 zł.**

Ogłoszenia: 1 str. — 300 zł., $1/2$ str. — 180 zł., $1/4$ str. — 100 zł., $1/8$ str. — 70 zł.

Godziny dla interesantów Administracji — 10 - 15 codziennie, Redaktora – 13 - 15 codziennie.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

Warszawa, Chmielna 27 m. 7. Tel. 54-75.

Konto czekowe Administracji w P. K. O. № 9511.

Rękopisów i fotografij niezastrzeżonych nie zwraca się. Artykuły i notatki do druku muszą być pisane czytelnie, na jednej stronie kartki, z marginesem. Na odpowiedź listową należy załączyć znaczek za 25 gr. Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy. Prenumeratę należy wymawiać przed upływem jej okresu, gdyż inaczej pismo będzie wysyłane nadal, a prenumerator zaciągnie wobec wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto, lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. — 60 gr.

LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L. O. P. P. i AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ

Miesięcznik redagowany przez JERZEGO WITKOWSKIEGO.

Prenumerata w kraju: rocznie — 12 zł., półrocznie — 6 zł, kwartalnie — 3 zł.
zagranicą „ — 12 fr. szw., „ — 6 fr. szw. *Nr. pojed. 1 zł. 20 gr.*

Adres Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, DŁUGA 50, II PIĘTRO. TEL. 311-48.

Miesięcznik bogato ilustrowany, informujący dokładnie o życiu lotniczem w Polsce i zagranicą. Daje co miesiąc 6 premij swoim prenumeratorom rocznym w postaci bezpłatnych przelotów na linjach L. L. „Lot" w dowolnym kierunku i z powrotem do miejsca odlotu.

KSIĄŻKI

I INNE WYDAWNICTWA Z DZIEDZINY LOTNICTWA I GAZÓW, KTÓRE NABYWAĆ MOŻNA W SKŁADNICY ZARZĄDU GŁ. L.O.P.P.

	Ceny
Obrona ludności cywilnej — por. Z. Marynowski	1.90
Samoobrona kraju — ppłk. Z Wojnicz-Sianożęcki	3.—
Walka chemiczna w przyrodzie—prof. Wł. Lindeman	1.—
Podstawy ratownictwa zatrutych gazami—prof. Lindeman	2.50
Krótki zarys chemji, gazów i dymów bojowych kpt. Kalusiński	2.—
Taktyczne użycie broni chemicznej — ppłk. Jasiński	1.—
Wskazówki meteorologiczne — Stefan Hłasek-Hłasko	4.—
Toksykologja chemicznych środków bojowych — prof. W. Lindeman	13.—
Ćwiczenia przeciwgazowe w obrazach — por. Z. Marynowski	5.—
Podstawy lotnictwa — Dr. R. von Mises, w opr płóciennej	10.50
w oprawie skoroszytowej	8.50
Uszkodzenia oczu przez gazy bojowe—płk. Karnicki	1.80
Gazy bojowe a konie w armji — płk. Marczewski	1.50
Toksykologiczna klasyfikacja chemicznych środków bojowych — prof. W. Lindeman	1.80
Chemiczne środki bojowe — kpt. Korolec	4.—
Pierwsza pomoc przy zatruciu gazami i dymami bojowemi — kpt. dr. Dekański	4.50
Chemja na usługach ochrony roślin—dr. Strawiński	6.—
O władzę nad błękitami — T. Garczyński	1.—
Lotnictwo w wojnie współczesnej — S. Abżółtowski	1.—
Koleje a wojna lotniczo-gazowa — M. Romeyko	—.30
Modelarstwo lotnicze — Wojciech Woyna	2.80
Fotografja i Aerofotografja — A. Gosiewski	16.—
Teorja i budowa samolotów 3 t. — Mokrzycki	15.—
Iperyt — prof. Wł. Lindeman	15.—
Obrona przeciwchemiczna miast — Bartel	3.—
Zagadnienie Obrony Przeciwlotniczej Państwa — major Kędzior	1.10
Repetytorjum gazoznawstwa — por. M. Ziembiński. 1 wyd.	1.50
„ „ „ 2 wyd.	3.—
Propaganda (Jej metody i znaczenie) — Wł. Baliński	6.—

Wszystkie wymienione wydawnictwa nabywać można w Składnicy Zarządu Gł. L. O. P. P. Długa 50, tel. 2-04.

Do Czytelników

Dzieląc dążenia do rozwijania w Polsce lotnictwa cywilnego, w szczególności sportu i turystyki powietrznej, staramy się dorównać ogólnemu tempu prac w tej dziedzinie prowadzonych.

W miarę więc wzrostu potrzeb prasowych lotnictwa sportowego, rozszerzamy i wzbogacamy nasze łamy. Zauważą to Sz. Czytelnicy również i na numerze, który oddajemy do Ich rąk w tej chwili.

Dalsze, zamierzone reformy zależeć będą już w dużej mierze od samych Czytelników, zwłaszcza tych, którzy stoją blisko naszych zadań.

Na tej drodze notujemy nowy dowód poparcia Młodego Lotnika przez kluby. Śląski Klub Lotniczy postanowił zlikwidować z dn. 1. I. 1930 własny organ — „Pilota" — kierując jego czytelników do nas. Cenimy wysoko to zaufanie. Możemy zapewnić Ślązaków, którzy wykazują nietylko nieprzeciętną ofiarność na cele lotnictwa, ale także i duże zainteresowanie, że dołożymy wszelkich starań, by zastąpić Im dotychczasowy lubiany organ.

Wskutek znacznego wzrostu wydatków, zmuszeni jesteśmy podnieść cenę prenumeraty, która od 1. I. 1930 wynosić będzie:

rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł.

Pozwalamy sobie mieć nadzieję, że Sz. Czytelnicy przyjmą tę niewielką podwyżkę, która w dużym stopniu przyczynić się może do dalszego rozwoju pisma.

Redakcja i Administracja Młodego Lotnika.

P. S. Zmuszeni jesteśmy oświadczyć, że umieszczona w związku z likwidacją „Pilota", w jego ostatnim numerze, odezwa do czytelników, pod którą podpisany został również „Komitet Wydawniczy Młodego Lotnika", nie była ani z Zarządem Gł. L. O. P P., ani z K. L. S., ani z nami uzgodniona, wobec czego — mimo niewątpliwie najlepszej woli Redakcji — zawiera informacje nieścisłe, przypisując jak nam, tak i władzom lotnictwa sportowego, plany w obecnej chwili przedwczesne.

Ważne dla Modelarzy.

Cennik materjałów modelarskich.

Bambus	za 1 mtr.	Zł.	3.—	Syndemat	za 1 tubę	Zł.	0.25
Kółka	„ 1 szt.	„	0.10	Szpagat	„ 1 kłębek	„	3.—
Paciorki drewn.	„ 1 „	„	0.02	Nici szare Nr. 25	„ 1 szpulkę	„	2.—
Listewki	„ 1 „	„	0.10	„ „ Nr. 20	„ 1 „	„	1.70
Śmigła	„ 1 „	„	1.40	„ „ Nr. 30	„ 1 „	„	2.10
Klocki na śmigła	„ 1 „	„	0.10	„ „ Nr. 40	„ 1 „	„	2.—
Trzcina	„ 1 kg.	„	9.—	„ jasne Nr. 18	„ 1 „	„	2.85
Nici gum.	„ 1 „	„	29.90	„ „ Nr. 40	„ 1 „	„	3.50
Blacha alum.	„ 1 „	„	9.—	Batyst biały	„ 1 mtr.	„	3.50
Papier pergam.	„ 1 ark.	„	0.15	Wycinanki	„ 1 ark.	„	0.15
„ szklisty	„ 1 „	„	0.10				

Podręczniki: „Modelarstwo Lotnicze“ — W. Woyna — Zł. 2.80.
„Budowa Modeli Latających“ — B. Grzeszczak i W. Kościanowski.

Materjały powyższe i książki wysyła

Składnica Modelarska

przy Zarządzie Głównym L. O. P. P.

Warszawa, Długa 50

Komitetom L.O.P.P. i Kołom Szkolnym za zaliczeniem, osobom 3-im —

po uprzedniem nadesłaniu należności.

NOWOŚĆ! Nakładem Zarządu Głównego L. O. P. P. ukazała się już niezbędna dla lotnika książka inż. **B. OLSZEWSKIEGO**

SILNIKI LOTNICZE

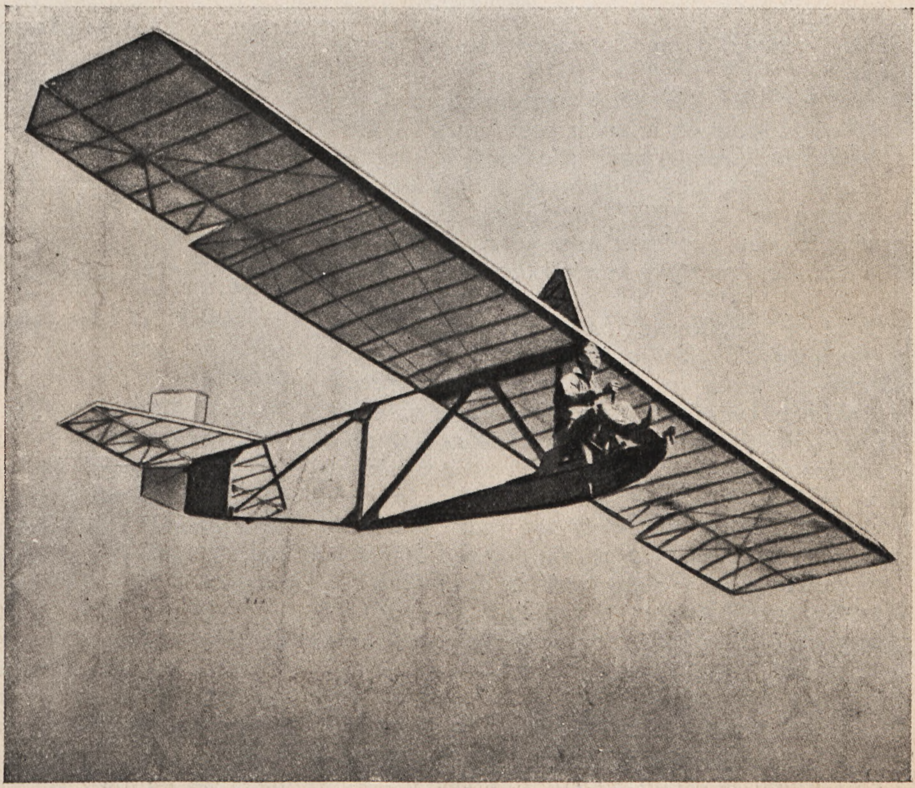
Cena zł. 4 –

MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK · LOTNICZY
POŚWIĘCONY · W · SZCZEGÓLNOŚCI
SPORTOWI · I · PRACY · MŁODZIEŻY

ROK VII STYCZEŃ 1930 NR 1 (63)

NASZE HASŁO NA ROK 1930 —



— Rozwińmy piękny sport szybowcowy!

W 100 WIERSZACH

Nowy rok zastaje sport lotniczy pełen sił żywotnych, jaknajlepszych chęci i nadziei.

Kluby nie straciły zapału, który towarzyszył pierwszym poczynaniom; siły ich, wspomagane w r. z. wydatnie przez Państwo i Społeczeństwo, znacznie wzrosły, powodując wzrost zamierzeń. Okrzepłe formy organizacyjne, całkowita konsolidacja wewnętrzna i poważny krok na drodze koordynacji pracy z czynnikami oficjalnemi ten wzrost zamierzeń napewno zbilansują.

To też rok nowy możemy witać równie optymistycznie jak poprzedni i wierzyć w dalszy, nie mniej intensywny rozwój naszego lotnictwa sportowego.

Tegoroczne jego zamierzenia charakteryzować będzie rozwój wzwyż, współzawodnictwo w kraju i zagranicą.

Rok bieżący ma się stać sprawdzianem dla wartości wyprodukowanych w roku zeszłym. Będziemy więc świadkami rozgrywek międzyklubowych — wielu mistrzostw i zawodów lokalnych i ogólnokrajowych, z których mają wyjść nasze młode „asy". Szereg innych imprez powinien nam pozwolić zebrać owoce w dziedzinie turystyki powietrznej i propagandy latania.

Rok bieżący obfitować będzie w doniosłe dla lotnictwa sportowego wydarzenia.

Czeka nas za kilka mięsięcy rzecz niezmiernie ważna — krajowy konkurs awjonetek, turniej mózgów naszych konstruktorów lotniczych, od którego wyniku zależy w bardzo dużej mierze dalszy rozwój lotnictwa cywilnego w Polsce.

W roku bieżącym wystąpią po raz pierwszy polskie barwy w Challenge International de Tourisme. Nie jest wykluczone, że Polacy pojadą do Rhön.

W tymże roku Polska organizuje Lot Małej Ententy, występując całkowicie na płatowcach krajowych.

W bieżącym roku mamy rozwiązać sprawę szybownictwa, która z uwagi na duże zainteresowanie i, co za tem idzie, duże możliwości rozwoju wysuwa się na czoło zagadnień naszego sportu lotniczego.

Wymienione fakty świadczą już bardzo wymownie o tem, że rozpoczęty rok będzie dla nszego lotnictwa sportowego etapem bardzo ważnym, wymagającym dalszego wytężenia sił.

* * *

Omówieniu przytoczonych kwestyj poświęcimy następny numer. Będzie on zawierać rachunek dotychczasowej działalności klubów ze szczególnem uwzględnieniem roku poprzedniego, jako najbardziej owocnego, — i odpowiednie wnioski.

Postaramy się w tym numerze zobrazować całokształt zagadnień lotnictwa cywilno-sportowego w Polsce na podstawie dwuletniego doświadczenia.

Jest obecnie bardzo szeroko dyskutowaną sprawa rozmiaru, do jakiego w Polsce może dojść sport lotniczy z uwagi na brak funduszów społecznych, bez których sport ten obyć się nie może. I temu zagadnieniu udzielimy miejsca w następnym numerze.

Obecnie wyodrębniliśmy jedną ze spraw czołowych — zagadnienie rozwoju szybownictwa w Polsce. W niniejszym numerze dajemy na ten temat dwa artykuły oświetlające to zagadnienie tak ze stanowiska organizacyjno-programowego naszych czynników oficjalnych, jak i pozytywnego programu sfer wykonawczych, t. j. w danym wypadku Aeroklubu Akademickiego we Lwowie i Związku Awiatycznego.

Jak z tych artykułów widzimy, organizacje lwowskie posiadają swój konkretny plan na rok bieżący.

W zrealizowaniu tego planu powinniśmy lwowianom dopomóc, stając pod ich komendą już teraz.

„Wyprawa" jesienna będzie dostępna dla ogółu. Chodzi więc obecnie o to, by móc jaknajwięcej do tego czasu zbudować szybowców, aby jaknajwięcej osób mogło już w roku bieżącym loty szybowe rozpocząć.

Mając to na uwadze, odnieśliśmy się do Związku Awiatycznego z propozycją szczegółowego opracowania planów jednego z szybowców p. Czerwińskiego, najbardziej nadającego się do budowania przez amatorów, a zarazem najodpowiedniejszego do wykonania pierwszych lotów szkolnych. Mamy obietnicę, że budowa takiego szybowca, w sposób podobny do tego, jaki propagowaliśmy w r. 1926, będzie jaknajbardziej udostępniona. Sądzimy, że już w następnym numerze będziemy mogli podać dokładne warunki amatorskiej produkcji takiego szybowca.

ZAGADNIENIE SZYBOWNICTWA W POLSCE

Przedewszystkiem pozwolę sobie dla pamięci przejść pokrótce to, co dotychczas zdziałano na polu szybownictwa w Polsce. Dotychczas odbyły się u nas dwa konkursy szybowców: jeden w 1923 r. w Białce pod Nowym Targiem, drugi w 1925 r. wpobliżu Gdyni (Oksywja) nad morzem. Po drugim konkursie stworzył się klub konstruktorów i pilotów biorących udział w konkursie gdyńskim pod nazwą „Szybowja". Prezesem jego był kpt. pil. St. Jakubowski. Jak wiele innych, tak i ta organizacja zamarła, a jej twórcy, może na skutek słabych wyników konkursu, zaniechali dalszych prac. Szereg artykułów o terenach szybowych i lotach szybowych czytaliśmy na łamach naszej prasy lotniczej, a szczególnie w Mł. Lotniku. Najlepsze ujęcie tego tematu podawał inż. Adam Karpiński, jeden z wybitnych działaczy na polu naszego sportu lotniczego. Przez okres kilkuletni słyszeliśmy o różnych projektach szybowców, o budowie tychże, lecz bez nadzwyczajnych wyników w locie. Największe zainteresowanie okazała tu młodzież szkół średnich zajmująca się modelarstwem, chcąc traktować szybownictwo jako następny szczebel w zainteresowaniu się lotnictwem. Najpoważniej jednak praca traktowana była przez członków Związku Awiatycznego stud. polit. we Lwowie, który wraz z A. L. doprowadził do ostatnich, znanych wyników.

Szereg prac jest więc zapoczątkowanych w terenie tak pod względem budowy jak i organizacyjnym, brak jedynie samego programu dla szybownictwa.

Gdy dziś lotnictwo sportowe znalazło swój końcowy organizacyjny etap, a etapem tym to zjednoczenie klubów i powstanie Komisji Lotnictwa Sportowego, nie ulega wątpliwości, że należy ująć szybownictwo w Polsce w systematyczny program. Do tego programu należałoby przedewszystkiem doprowadzenie do skutku ujęcia terenów szybowcowych pod względem treningowym i konkursowym. Czyli należałoby zająć się urządzeniem centrum szkolnego i konkursowego. Urządzenie takiego obozu w obecnym stanie jest dość łatwe, posiadamy bowiem doświadczenie z obozów P. W., a instytucjami, któreby poparły całe przedsięwzięcie będzie L. O. P. P. i Państw. Urząd Wych. Fiz. oraz sama Komisja Lotnictwa Sportowego. Chodzi jedynie o obranie terenu. W przyszłym roku mógłby już istnieć pierwszy taki teren szkolny, prawdopodobnie w Bezmihowej.



Na starcie szybowiska w Wasserkuppe

Pozatem znalazłoby się jeszcze szereg innych terenów, któreby należało ocenić, a na pierwsze miejsce musi się postawić tereny wyszukane przez lwowian. Kto miałby wykonać pierwsze fazy pracy organizacyjnej programu i jakie one musiałyby być? Zanim dam na to odpowiedź, przesunę czytelnika w kierunku zagadnień szybowcowych u obcych.

Nie będę przechodzić całej historji rozwoju i wymieniać sposobów organizacji szybownictwa we wszystkich państwach. Idzie mi tylko o podkreślenie pewnych momentów specjalnie ważnych.

Najwyżej w szybownictwie stoją Niemcy z „Reichsverband zur Förderung des Gleit und Segelfluges in den Schulen" w Berlinie i z „Rhön-Rositten Gesellschaft". Dotychczas w Niemczech funkcjonowało 6 szkół szybowcowych, w r. 1929 przybyła 7-ma. Najwyżej postawione są w Rhön i Rositten.

Kto i jak popiera rozwój szybownictwa w Niemczech? Min. Komunikacji w porozumieniu z Min. Oświaty i Min. Przem. i Handlu od kilku lat stale w swych budżetach posiadają kwoty na ten sport. Temu też zawdzięcza szkoła w Rositten swój stan: przeciętnie 20 – 30 szybowców i około 30—50 uczniów szkolonych rocznie. Z akcją rządową wybitnie współdziałają związki lotnicze młodzieży, przedewszystkiem akademickie, wszystkie popierane i subwencjonowane przez samorządy, władze uniwersyteckie, szkolne i rząd. W konkursie w 1928 r. wzięło udział 105 szybowców, w tem około 25 związków akademickich.

Szybownictwo w Niemczech jest dalszym etapem sportu modelowego. W Hochschule für Leibesüngen (coś w charakterze instytutu wych. fiz.) wykłada się je jako przedmiot obowiązkowy. Ma ono dwa główne cele:

a) dać teoretyczne i praktyczne przygotowanie dla konstruktorów lotniczych; ten problem przeprowadza się przedewszystkiem w szkołach technicznych, średnich i wyższych,

b) osiągnąć tańszy sposób szkolenia pilotów.

Doświadczenie niemieckie wykazuje w 85—95% lepszą kondycję pilotów szkolonych na szybowcach, a potem na samolotach od pilotów szkolonych tylko na samolotach. Wyczucie i opanowanie samolotu przez takich pilotów jest



Start szybowca. Naciąganie liny gumowej.

bardzo duże, a wartość ich jest dziś stwierdzona doświadczeniem niemieckiem.

O ile Niemcy podkreślają specjalnie to przejście do lotnictwa przez etap szybowca i modeli, o tyle Francja i Anglja rozwinęła szybownictwo dlatego tylko, by nie stanąć wobec jego braku w sporcie.

W ostatnich czasach brak stałych ośrodków organizacyjnych i kierowniczych wyeliminował w tych krajach szybownictwo poza nawias, chociaż zarówno Francja, jak Anglja mają dobre tereny (Vauville, Lympne). Nie zadziwi nas słaby poziom szybownictwa w Anglji, gdyż wszyscy emocjonują się obecnie fenomenalnemi wynikami awjonetek de Havilland'a.

Zato Włochy, Belgja i St. Zjednoczone stale posuwają problem szybownictwa naprzód przez specjalne organizacje sportowo-lotnicze. Wybitnym terenem organizacyjnym szybownictwa włoskiego jest Padwa.

Pewne postępy pod względem szybowcowym wykazali Czesi, jednak ich kluby nie prowadzą tej pracy wytrwale. Wybitne zainteresowanie na tem polu objawiają: inż. Sekanina i ppłk. pil. Skala z Pragi. Pierwszy studjował we Francji, a potem zwiedził Anglję i Niemcy, będąc sprężyną odnośnie terenów i konkursów. Tereny takie to Prahowskie Skały pod Iczynem i szereg innych, rozsianych po całych Czechach. Ppłk. Skala, rekordman szybowcowy, bierze tylko udział w organizacji zawodów. Poza konkursami i wybraniem kilku terenów nie stworzono dotychczas w Czechach systemu organizacyjnego. Obecnie inicjatywa wyboru terenów ma na widoku Podkarpacie Słowackie i Ruś Zakarpacką.

Rosja sowiecka, idąca za impulsem wyczynów niemieckich, przejęła nawet szereg typów szybowców wprost z Niemiec, wypróbowując je u siebie na swych terenach. Szczególnie wybitne rezultaty osiągnięto na Krymie i na ziemiach republik tatarskich. Nad całą akcją objął kierownictwo Awjachim. Szybownictwo w Ro-



Start szybowca. Moment największego napięcia liny. Za chwilę szybowiec wyleci jak z procy.

sji sowieckiej znajduje swe zrozumienie przez stworzenie szkół szybowcowych (Korki pod Moskwą, Uzun-Syra pod Teodozją) oraz licznych kół młodzieży i warsztatów dla budowy szybowców ze stacjami doświadczalnemi. W r. 1929 urządzone były konkursy na Krymie.

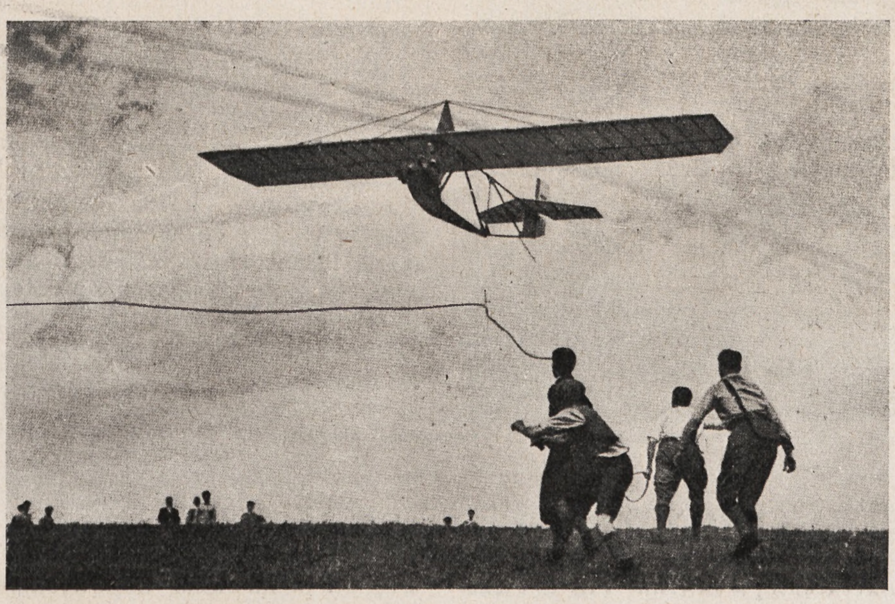
Wędrówka nasza po różnych terenach, konkursach oraz studjach programów i organizacyj szybownictwa u obcych, a szczególnie w Niemczech, da nam materjał do studjów nad naszym problemem szybownictwa. Szybownictwo i związane z niem modelarstwo lotnicze domaga się zasadniczego ujęcia.

Przed rokiem mówiliśmy na zjazdach Aeroklubów Akademickich o możności rozwoju szybownictwa. Kluby nasze, za wzorem angielskich, przeszły jednak całkowicie na sport silnikowy. Pomoce, samoloty i t. p. poprostu zmusiły nas do tego. Jedynie jednostki we Lwowie zostały przy swoich zamierzeniach i wytrwały. Czyż zatem nie należy nam zastanowić się nad sposobem postawienia zagadnienia organizacyjnego?

Komisja Lotnictwa Sportowego przewidziała w swym programie na rok 1930 urządzenie pierwszego obozu szybowego na terenie Lwowskiego Aeroklubu Akademickiego. Pozostaje wogóle kwestja zasadnicza — powołanie specjalnej Komisji w łonie Rady Klubów, któraby ułożyła program prac: budowa odpowiedniej ilości szybowców szkolnych i rekordowych, organizacja obozu szybowcowego w bieżącym roku. Pozatem do kompetencji tejże komisji, czy referenta szybowcowego należałyby wogóle sprawy: sposoby subwencjonowania szybownictwa, uregulowanie sprawy projektowania i budowy szybowców przez różnych konstruktorów, studjum terenów w Polsce, studjum prac na polu szybownictwa zagranicą przez wysyłanie obserwatorów na konkursy, ewentualny udział w konkursach zagranicznych, ustalanie terenów szkolnych i sprawy szkolenia na nich. Wysuwając ten sposób ujęcia organizacyjnego przy przewidzianej pomocy budżetu Komisji Lotnictwa Sportowego, uważam, że przeprowadzenie tego jest dość łatwe, by nie mogło się stać faktem dokonanym już w roku bieżącym. Rozumie się, że przez miesiące zimowe musiałby Aeroklub Akademicki we Lwowie postarać się o postawienie 3 — 5 szybowców typu szkolnego i 2—4 szybowców rekordowych dla obozu szybowcowego. Podobnym sposobem powstało szybowcowe centrum szkolne w Rhön, a obecnie w Rositten w Prusach wschodnich.

Pierwsze dwa lata dadzą nam materjał doświadczalny a potem będziemy mogli ułożyć stały program dla szkolenia i kursów. Ideałów nikt dotychczas odrazu nie stworzył, my zaś na tem polu czekamy jakiegoś fenomenalnego wyczynu. Nie chcemy i nie powinniśmy tymczasem myśleć o rekordach światowych — należy nam zmontować całe zagadnienie od fundamentów, by gmach wznoszony na nich rósł powoli i systematycznie. Czas ucieka, rekordy u obcych rosną w godzinach, a my niedawno staliśmy na minutach i sekundach. Czyż wobec tak szybkiego rozwoju naszego lotnictwa sportowego nie możemy powiedzieć, że w 1930 r. doprowadzimy do finiszu zagadnienia szybownictwa w Polsce?

Dr. T. Halewski, kpt. pilot.



W chwilę po starcie

ZAMIERZENIA SZYBOWCOWE A. A. L. i Z. A. W R. 1930

Przed Aeroklubem Akademickim we Lwowie oraz Związkiem Awiatycznym, których prace w dziedzinie lotów bezsilnikowych zostały uwieńczone w r. ub. pomyślnemi rezultatami, rozpoczyna się nowy okres działalności, zmierzający do utrwalenia rozwoju rozpoczętej pracy.

Nie ustając w poszukiwaniach nowych terenów, mogących się okazać lepszemi od obecnie wynalezionych, program prac obu lwowskich organizacyj uwględni budowę nowych szybowców, oraz na dużą skalę wykonywanie lotów szkolnych i treningowych.

Zaopatrzenie się już w najbliższym czasie w odpowiednie instrumenty pozwoli na dokonanie pomiarów własności szybowców w locie i z ziemi, co znowu dostarczy cennych wiadomości dla konstruktorów i pilotów.

Dla zapewnienia trwałego rozwoju szybownictwa, trzeba będzie zdobywać coraz więcej chętnych pracowników, mogących poświęcić swój czas na pracę w tej dziedzinie. W tym celu udostępnić trzeba możliwie wielkiej ilości ludzi wykonanie choćby nielicznych próbnych lotów, co wzmoże zain-



Życie na starcie.

teresowanie i poświęcenie się jednostek tej nowej gałęzi sportu.

W roku bieżącym przewidywane dwie wyprawy — jedna w kwietniu, druga w sierpniu — wypełnią część lotniczą tegorocznego programu.

Wyprawa wiosenna, z powodu niemożności powiększenia do tego czasu ilości posiadanych szybowców, będzie miała charakter, podobnie jak ostatnia jesienna, czysto doświadczalny. Zwróci się jeszcze baczniejszą uwagę na wykonanie możliwie wielkiej ilości lotów szkolnych. Organizacjom, lub poszczególnym posiadaczom szybowców, chcącym w wyprawie tej wziąć udział, zapewni się jak największą pomoc.

Zainteresowanie zamierzoną wyprawą czynników mogących przyjść z finansową pomocą, ilość i jakość ludzi, którzy powiększą nieliczne dotąd grono osób pracujących w dziedzinie szybownictwa oraz wielkość posiadanego do tego czasu taboru zadecydują ostatecznie o charakterze wyprawy następnej, która w rezultacie powinna spowodować utworzenie normalnej szkoły latania na szybowcach.

Podczas dłuższego przebywania z szybowcami na terenach przeznaczonych do latania, będzie można trafić od czasu do czasu na specjalnie korzystne warunki atmosferyczne, które umożliwią dokonywanie coraz efektowniejszych lotów, rozbudzających swojemi emocjonującemi momentami zapał do dalszej pracy i powiększającemi dzisiejsze rekordy.

S. Grzeszczyk.

ROZWÓJ LOTNICTWA CYWILNEGO W WIELKIEJ BRYTANJI

Dyrekcja Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Lotnictwa opublikowała raport, w którym omawia szczegółowo rozwój lotnictwa cywilnego w Wielkiej Brytanji za rok 1928 w porównaniu z latami ubiegłemi, oraz podaje dane statystyczne o położeniu lotnictwa cywilnego w krajach, wchodzących w skład Imperjum Brytyjskiego.

Raport ten pozwala czytelnikowi na wyrobienie opinji o faktycznym stanie i postępach lotnictwa w Imperjum Brytyjskiem.

W 1928 roku wydano w Wielkiej Brytanji 483 świadectw na pilotów, podczas gdy w 1927 r. tylko 244, co stanowi wzrost o prawie 100%. Świadectw uzdolnienia (lekarskich) wydano 463, świadectw rejestracyjnych 294, co stanowi zwyżkę 200% w porównaniu z 1927 r.

Ilość członków w trzynastu klubach sportowo-lotniczych na 31-go grudnia 1928 r. wynosiła 3.288, t. j. o 50% więcej niż w roku 1927. Z liczby tej 473 osoby posiadały świadectwa pilotów, zaś 355 posiadało prawo lotów na awjonetkach klubowych.

Wzrost liczby pilotów pozostaje w ścisłym związku ze wzrostem ilości prywatnych płatowców. Na 31-go grudnia 1928 r. statystyka wykazuje 176 prywatnych płatowców, w czem 44 stanowią własność klubów. Samolotów prywatnych w 1927 r. było 110, a w 1926 r. tylko 58.

Raport omawia również wnioski, wysunięte przez Towarzystwo „The National Flying Service", które streszczają się do konieczności jaknajdalej idących ułatwień w kierunku udostępnienia wyszkolenia lotniczego szerszym kręgom społeczeństwa, oraz do konieczności budowy w Wielkiej Brytanji większej ilości lotnisk dla zaspokojenia rosnących potrzeb.

Czynnych lotnisk na 31-go grudnia 1928 r. było 77, w tej liczbie 21 lotnisk publicznych, 7 lotnisk stanowiących własność klubów oraz 49 lotnisk mniejszych, prywatnych, dla szkolenia pilotów.

W dalszym ciągu raportu poruszona jest kwestja działalności T-wa „Imperial Airwais", utrzymującego stałą komunikację z Europą, kwestja założonej w 1928 r. linji lotniczej do Indji, wreszcie projekt połączenia Afryki linją lotniczą. Poza powyżej wskazanemi stałemi linjami komunikacyjnemi, raport wspomina o istnieniu innych prywatnych towarzystw, prowadzących komunikację niestałą i podkreśla ich stały rozwój oraz wysoko postawioną odpowiedzialność.

Omówiony jest również w raporcie rozwój pomiarów i fotografij lotniczych.

Z krajów wchodzących w skład Imperjum, raport poświęca uwagę następującym: Australja, Kanada, Południowa Afryka, Wolne Państwo Irlandja, Nowa Zelandja, Indje Brytyjskie.

W końcu 1928 roku Australja posiadała: 178 pilotów cywilnych, 103 pilotów handlowych, 171 lotnisk, 122 płatowców.

Z cyfr statystycznych Kanady wynika, iż kraj ten w zakresie lotnictwa cywilnego uczynił bardzo wiele, zwłaszcza w zakresie stałej komunikacji lotniczej. Ilość przelecianych mil w 1928 r. wyniosła 2.728.414 (829.010 mil w 1927 roku), ilość lotów w 1928 r. 75.285, w porównaniu z 16.748 w 1927 roku.



PŁATOWCE BEZOGONOWE

W ciągu roku 1929 przeprowadzono w Instytucie w Rhön-Rositten w Niemczech szereg doświadczeń nad nowym typem płatowca bezogonowego.

Doświadczenia polegały początkowo na budowaniu modeli latających, a gdy już osiągnięto dostatecznie dobre rezultaty, rozpoczęto realizowanie z początku szybowca bezogonowego, a wreszcie i płatowca tego typu.

Największą trudność stanowiła konstrukcja lotki, która w tego typu samolotach jest zarazem i sterem wysokości. Bowiem wychylenie lotek wpływało początkowo bardzo ujemnie na stateczność samolotu. Częściowo udało się powyższe błędy usunąć przez zmianę sterów i stateczników kierunkowych, umieszczonych na końcach skrzydeł.



Rys. 1. Pierwotny układ skrzydła bezogonowca.

Pierwotny układ skrzydła z lotkami względnie sterami wysokości przedstawiony jest na rys. 1.

Okazało się jednak, że samolot z tego typu skrzydłem nie mógł wykonać dobrze wirażu. Jeżeli mianowicie włożono go np. w lewy wiraż z pomocą lotki, to znaczy podniesiono lewą lotkę ku górze, a prawą opuszczono na dół, to samolot zaczynał robić ślizg w lewo, z lewem skrzydłem wysuniętem ku przodowi.

Możemy to sobie łatwo uzasadnić. Lewa strona z podniesioną lotką traci na nośności i oporze, po prawej natomiast stronie nośność i opór wzrosną. W wyniku występujących sił, otrzymamy pewne pochylenie płatowca w lewo (jak tego wymagał wiraż), oraz pewien obrót płatowca w prawo naokoło osi pionowej.

Przy małej stosunkowo stateczności kierunkowej te dwa ruchy się sumują i otrzymujemy glisadę w lewo.

Ponieważ dalsze zmiany opierzenia pionowego nie usuwały w zupełności wyżej wspomnianego błędu, spróbowano przeto zmienić położenie lotek w skrzydle.



Rys. 2. „Storch" typ IV.

W pierwotnym typie oś lotki była skośnie ustawiona do linji lotu. W nowym ułożono lotkę prostopadle do kierunku ruchu. Ta zmiana tak delece poprawiła stateczność samolotu, że w dzisiejszym stanie nie ustępuje ona niczem normalnemu płatowcowi.

Na tych podstawach powstał z szybowca bezogonowego samolot typu „Storch IV" z dwucylindrowym, chłodzonym powietrzem silnikiem D.K.W. o mocy 9 KM.

Jest to właściwie szybowiec z doczepionym motorkiem z tyłu, o śmigle cisnącem. Samolocik ten tak dalece przypomina nam szybowiec, że nie posiada nawet podwozia, tylko płozę; startować musi więc podobnie jak szybowce z pomocą amortyzatorów gumowych.

Dane charakterystyczne:

Rozpiętość	12,37	m.
Długość	3,8	m.
Wysokość	2,0	m.
Największa szerokość skrzydła	1,89	m.
Powierzch. nośna	18,5	m^2.
„ jednego steru wysokości (lotki)	0,93	m^2.
„ jednego steru kierunkowego	0,80	m^2.
Silnik D.K.W.	7/9	KM.
Ciężar własny	170	kg.
„ użyteczny	80	„
„ całkowity	250	„
Obciążenie na 1 m^2 skrzydła	13,5	kg/m^2.
Szybkość max. około	120	km/godz.

Zastanówmy się teraz nad korzyściami, jakie ten nowy typ nam daje.

Skrzydło ze sterami stanowi w budowie jedną zwartą całość. Uzyskujemy przez to zmniejszenie wagi konstrukcji, oraz zmniejszenie oporów, co wpłynie na zwiększenie wydajności aerodynamicznej samolotu.

Kadłub w swej partji tylnej, służącej do przenoszenia sił ze sterów, staje się zbytecznym. Przy samolotach olbrzymach, gdzie skrzydła będą posiadać taką dużą grubość, że będą mogły w sobie pomieścić swobodnie kabiny pasażerskie, zupełnie nam odpadnie budowa kadłuba.

Przy pociągnięciu maszyny (ustawienie pod bardzo dużym kątem natarcia) następuje przy normalnem skrzydle oderwanie strug powietrza na całej rozpiętości płata. Przy typie samolotu bezogonowego przepływ strug jest nieco odmienny.

Płat bezogonowca posiada skrzydło, którego zarys w rzucie poziomym jest kształtu strzały. Przy dużych kątach natarcia oderwanie następuje najpierw w partji środkowej skrzydła, podczas gdy końce skrzydeł posiadają jeszcze normalny opływ. Z tego również wynika, że i stery wysokości (lotki), znajdujące się na końcach skrzydła, działają sprawnie przy mocnem pociągnięciu maszyny.

Często typom płatowców bezogonowych robi się zarzuty, że nie będą wychodziły z lotu nurkowego. Wyprowadzić samolot z lotu nurkowego możemy z pomocą steru wysokości. Jeżeli więc reakcja sterów będzie wystarczającą, to łatwiej będziemy mogli wyprowadzić samolot bezogonowy z tej pozycji lotu niż inny, gdyż moment bezwładności bezogonowca musi być, z natury rzeczy, mniejszy niż płatowca normalnego typu.

Zwróćmy jeszcze uwagę na własności lotu „Storcha".

W locie poziomym jest on bardziej czułym na działanie steru

wysokości, niż normalny samolot. Przeprowadzono następujące doświadczenie, dające dobre pojęcie również o jego stateczności.

Pilot ściągał stopniowo drążek steru wysokości aż do krańcowego położenia. Płatowiec doszedł do maksymalnego kąta natarcia, nie wykazując najmniejszej tendencji do ślizgnięcia, względnie zwalenia się na skrzydło. Działalność sterów kierunkowych była w tej rzadkiej pozycji lotu jeszcze tak dalece dobra, że można nawet było zmieniać kierunek lotu.

Próbowano również gwałtownie ściągnąć ster wysokości i trzymać go nadal w tej pozycji. Płatowiec zwiększał w pierwszej chwili bardzo znacznie kąt lotu, a następnie, gdy szybkość zmalała, wracał wolno, stopniowo do maksymalnego kąta natarcia i leciał nadal w tej nowej pozycji, zachowując się zupełnie poprawnie.

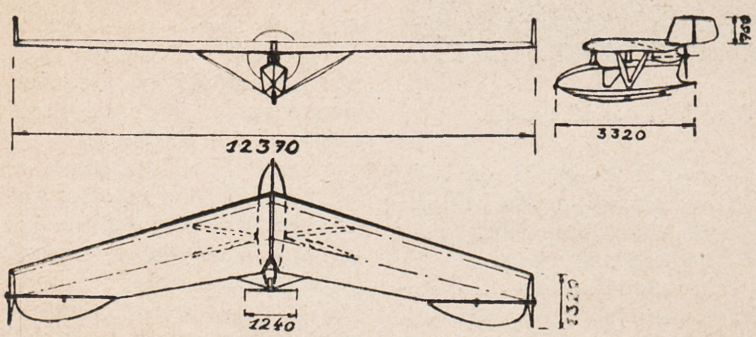
W locie przy wirażach, najczulszemi sterami okazały się kierunkowe; już samo działanie sterem kierunkowym kładzie maszynę bardzo intensywnie do wirażu. Przez wychylenie przeciwnego steru płatowiec natychmiast posłusznie wychodzi z krzywizny.

Próbowano następnie przez skrzyżowanie sterów wykonywać glissady; wychodziły one zupełnie dobrze.

Równoczesne wychylenie sterów kierunkowych na zewnątrz wywołuje bardzo intensywne hamowanie przy lądowaniu.



Rys. 4. „Storch" typ V w locie.



Rys. 3. „Storch" typ V.

Dalsze próby będą polegały na badaniach zachowywania się bezogonowca w locie, jeżeli go konstrukcyjnie bardziej zbliżymy do płatowca, to znaczy zwiększymy mu przedewszystkiem znacznie obciążenie na 1 m^2 powierzchni skrzydła.

Trudno dzisiaj przesądzić, czy ten typ będzie dawał duże korzyści przy budowie płatowców małych i średnich; raczej nie, ale zato przy budowie olbrzymów powietrznych powinien odegrać rolę poważniejszą.

Inż. St. Rogalski.

ORGANIZACJA I WYTYCZNE ROZWOJU SPORTU LOTNICZEGO W STANACH ZJEDNOCZONYCH AMERYKI PÓŁNOCNEJ*)

Rozwijany usilnie pod hasłem „American first in the air" sport lotniczy w Stanach Zjednoczonych Am. Północnej doczekał się centralnej władzy, w postaci National Aeronautic Ass. of. U. S. A. rezydującej w Waszyngtonie.

Prezesem tej szeroko rozgałęzionej instytucji jest p. Hiram Bigham.

Kieruje on w porozumieniu z radą, złożoną z wiceministrów handlu, wojny i marynarki, szefa lotnictwa wojskowego oraz wybitnych działaczy, takich jak Lindbergh, Miss Earhardt, H. Guggenheim i inni.

We wszystkich stanach, nawet w Alasce, utrzymuje N.A.A. filje, do których należą, jako członkowie, całe towarzystwa, firmy i pojedyncze osoby.

W gruncie rzeczy najważniejsze zadanie N.A.A. polega na tem, by w porozumieniu z Departamentem Handlu organizować i pchnąć na żywsze tory cały ruch sportowo-lotniczy, lecz już ze składu organu doradczego można wnioskować, że „National Aeronautic Association U. S. A." również występuje jako rzecznik i bojownik dla wszystkich innych ważnych spraw narodowego lotnictwa. Z tej racji należy go uważać nietylko za organ werbunkowy dla lotnictwa sportowego, lecz również dla P.W., lotnictwa wojskowego, lotnictwa handlowego, przemysłu lotniczego i wogóle panamerykańskiej idei lotniczej, mającej swój wyraz w wymienionem na wstępie haśle „U. S. A. first in the air".

Prócz klubów sportowo-lotniczych, należą do N. A. A różne związki młodzieży, najróżniejsze przedsiębiorstwa prywatne, a w pierwszym rzędzie wielki przemysł lotniczy. Również przedsiębiorstwa przemysłowe, które bezpośrednio nie mają styczności z lotnictwem są członkami N. A. A, np. „General Electric Comp." w Schenectady.

N.A.A. podlega nadzór nad ca-

*) Według „Die Luftwacht" i „The Aeroplane".

łokształtem działalności sportu lotniczego. Pod tym względem wykonuje on czynności, które wchodzą w zakres niemieckiej „Rady Lotnictwa" („Luftrat"), a poniekąd zbliża się także do naszej „Komisji Lotnictwa Sportowego". Nadzoruje loty rekodowe, wydaje dyplomy i świadectwa, bada i kontroluje przyrządy miernicze i t. d., rozwija inicjatywę w urządzaniu zawodów, imprez lotniczych, organizuje je sam lub przez miejscowe kluby.

Dla wypracowania i osiągnięcia jednolitych linij wytycznych do zakładania organizacyj o charakterze sportowo-lotniczym, ustanowiono 20 lutego 1928 r. osobny wydział, do którego należą wybitne osobistości, jak: mr. Warner, mr. William P. Mac Craken, podsekretarz stanu w dep. handlu, dr. G. W. Lewis, dyrektor „National Advisory Comittee for Aeronautics" i inni.

Wydział ten postawił sobie za zadanie przeprowadzić w pierwszym rzędzie badania nad organizacjami sportowo-lotniczemi i pokrewnemi instytucjami zagranicą, a przedewszystkiem w Kanadzie i Europie. Specjalną uwagę zwrócono na angielskie kluby sportowo-lotnicze i system angielskiej „National Flying Serwice". Jednak bezpośrednio nie wzorowano się na tych urządzeniach.

Po ukończeniu tych studjów i odpowiednich prac wstępnych, ogłoszono plan organizowania prywatnych klubów sportowo-lotniczych w ramach N.A.A. Na wstępne wydatki organizacyjne N.A.A. posiadała 12.000 dol. z fundacji Daniela Guggenheima.

Zaraz na wstępie stworzono ubezpieczenia dla poszczególnych klubów N.A.A. Za roczną premję 300 dol. ubezpiecza się każdy klub na kwotę 20.000 dol. od szkód ognia i burz i na 40.000 dol. od innych szkód — wypadków lotniczych.

Przez to zarządzenie, zdaniem N.A.A., usunięto największe ryzyko, z powodu którego dużo osób i organizacyj trzyma się zdala od latania.

Dla dalszego rozwoju lotnictwa sportowego wypracowano system wspólnego nabywania i eksploatowania samolotów przez członków N.A.A. Za podstawę wzięto cenę kupna samolotu sportowego, dwuosobowego, w kwocie 5.000 dol.

Z poniższego zestawienia wynika, jakie koszty przy tem założeniu ponoszą poszczególni członkowie:

Przy ilości członków	Koszty samolotu	Koszty ubezp.	Koszt ogólny
10	500 dol.	125 dol.	625 dol.
15	333,33	120	453,33
20	250	111,25	361,25
25	200	101	301
30	166,66	92,50	259,16
			i t. d.

Składki członkowskie w klubach są wysokie, składają się z wpisowego, które wynosi 200 dol. oraz rocznych składek:

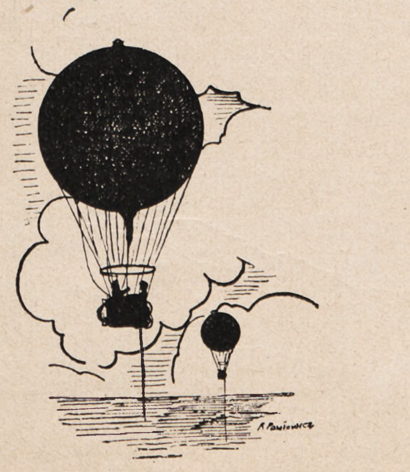
150 dol. na utrzymanie i zakup samolotów pozostających własnością klubu,
15 dol. dla personelu latającego,
25 dol. dla personelu nielatającego, na pokrycie kosztów admin. etc.

Każdy klub zobowiązano do nabywania rocznie jednego samolotu sportowego dla celów reprezentacyjnych i do zawodów. Przez to zarządzenie przemysł lotniczy stale otrzymuje zamówienia.

Aby ułatwić powstawanie nowych klubów, powołano do życia z inicjatywy N. A. A. tak zwane „Private Flying Club Committee", który przeprowadza wszelkie prace organizatorskie. W skład tego komitetu wchodzi między innymi 25 gubernatorów poszczególnych stanów U.S.A.

Samoloty klubowe są do dyspozycji członków na loty nad lotniskiem za opłatą 10 dol. za godz. od osoby według następującej kalkulacji:

Paliwo i smary	2.25 dol.
Pomoc mechanika przy starcie i lądowaniu	1.00 „
Dozór silnika	1.00 dol.
„ płatow. i przygot. do lotu	1.50 „
Amortyzacja samolotu (1.500 godz.)	2.75 „
Koszty za używanie samolotu	1.30 „
Różne	20 „
Razem	10.00 „



Za przeloty z lądowaniami poza lotniskiem wzrasta cena lotu do 20 dol. za godz. z powodu większego prawdopodobieństwa uszkodzeń.

Pilotom niemającym wylatanych conajmniej 20 godz. przelotów odbywać nie wolno.

Najwięcej rozpowszechnionym typem samolotu sportowego w Ameryce jest trójosobowy "Waco" 165 z silnikiem Wright'a „Whirlwind".

Po odniesieniu smutnych doświadczeń w pierwszym okresie, tow. asekuracyjne wydały specjalne przepisy bezpieczeństwa, których przestrzegania pilnują mężowie zaufania danych towarzystw. Przy najdrobniejszych przekroczeniach i nieprzestrzeganiu przepisów, ubezpieczenie wygasa. Np. od pilotów instruktorów wymaga się zaświadczenia conajmniej półrocznej czynności w charakterze pilota na linjach lotniczych, oraz wylatanych conajmniej 500 godzin i złożonego egzaminu na „Master Pilot Ground School". Podczas lotów szkolnych instruktorowi nie wolno pozostawiać samodzielności uczniom poniżej 630 m. Dopiero po opanowaniu maszyny w powietrzu rozpoczyna się ćwiczenie startu i lądowania.

Wyszkoleni członkowie klubu mogą zabierać pasażerów dopiero po 200 godz. lotów samodzielnych.

Są to tylko niektóre przykłady z dużej ilości przepisów bezpieczeństwa, ustalonych przez towarzystwa ubezpieczeniowe.

N A.A. opiekuje się również w dużej mierze życiem towarzyskiem swych członków. We wszystkich miastach, w których znajdują się kluby sportowo-lotnicze są t. zw. N.A.A. Hotels. Wszelkie urządzenia tych hoteli są do dyspozycji członków N. A. A., oraz pilotów wojskowych i cywilnych po cenach wyjątkowych. W nich to koncentruje się całe życie towarzyskie.

Hasło „American first in the Air" zdaje się więc osiągać swój cel.

Ludwik Rosiński.

ŚWIATOWE REKORDY LOTNICZE SAMOLOTÓW NA D. 31 GRUDNIA 1929 R.

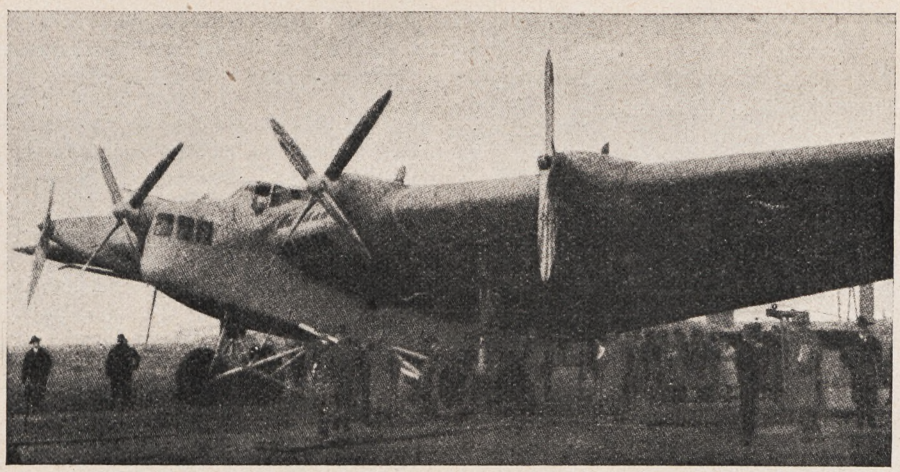
NARODOWOŚĆ, PILOT, TYP PŁATOWCA I SILNIKA	Ustanowiony w r.	Rodzaj rekordu	Rekordy bez obciążenia	Rekordy z obciążeniem 500 kg.	1000 kg.	2000 kg.	5000 kg.
SAMOLOTY SILNIKOWE							
F., Costes i Bellonte (Bréguet-Hispano)	1929	Dystans w linji prostej	7905,140 km.				
F., Costes i Codos (Bréguet-Hispano)	„	„ w ob. zam.	8016 „				
N., Schnäbele i Loose (Junkers-Junkers)	1927	„ „ „	—	2735,580 km.			
N., Steindorf (Rohrbach-B. M. W.)	„	„ „ „	—	—	2315,338 km.	1750,469 km,	
N., Ristitz i Zimerman (Junkers-Junkers)	1929	Czas lotu bez zaop.	65 g. 25 m.				
N., Schnäbele i Loose (Junkers-Junkers)	1927	„ „	—	22 g. 11 m. 45 s.			
N., Horn (Junkers-Junkers)	„	„ „	—	—	14 g. 23 m. 45 s.		
N., Ristitz (Junkers-Junkers)	„	„ „	—	—	—	13 g. 1 m. 12 s.	
F., Bossoutrot (Farman-Farman)	1925	„ „	—	—	—	—	1 g. 1 m. 21 s.
St. Zj., Jackson i O'Brine (Curtiss-Curtiss)	1929	Czas l. z zaop	420 g. 17 m.				
N., Neuenhofen (Junkers-Jupiter)	„	Wysokość	12.739 m.				
F., Burtin (Breguet-Farman)	„	„	—	9374 m.	8089 m.		
Wł., Antonini (Carponi-Isotta Frasch.)	1927	„	—	—	—	6262 m.	
F., Bossoutrot (Farman-Farman)	1925	„	—	—	—	—	3586 m.
F., Bonnet (Ferbois-Hispano)	1924	Szyb. na baz.	448,171 k./g.				
St., Zj. Bettis (Curtiss-Curtiss)	1925	„ 100 km.	401,279 „				
F., Lasne (Nieuport-Hispano)	„	„ „ „	—	281,030 k./g.			
A., Broad (Haviland-Napier)	1928	„ „ „	—	—	261,172 k./g.		
F., Paillard, Camplan (Bernard-Hispano)	„	„ „ „	—	—	—	223,546 k./g.	—
F., Sadi-Lecointe (Nieuport-Hispano)	1924	„ 500 „	306,696 k./g.				
A., Broad (Haviland-Napier)	1928	„ „ „	—	255,333 „	255.333 „		
N., Steindorf (Rohrbach-B. M. W.)	1927	„ „ „	—	—	—	215,378 „	—
F., Lasne (Nieuport-Hispano)	1925	„ 1000 „	248,296 k,/g.				
F., „ „ „	1926	„ „ „	—	236,028 „			
F., Paillard, Camplan (Bernard-Hispano)	1928	„ „ „	—	—	220,791 „		
N., Steindorf (Rohrbach-B M. W.)	1927	„ „ „	—	—	—	214,855 „	—
F., Lasne (Nieuport-Hispano)	1925	„ 2000 „	218,759 k./g.				
N., Steindorf (Rohrbach-B. M W.)	1927	„ „ „	—	205,407 „	205,407 „	—	—
F., Girier, Weiss (Breguet-Hispano)	1926	„ 5000 „	188,097 k./g.	—	—	—	—
WODNOPŁATOWCE							obciąż. 4.000 kg.
St. Zj., Rodgers i Connell (P.N. 9-Packard)	1925	Dystans w linji prostej	2963 km.				
St. Zj., Connell, Rodd (P N. 10-Packard)	1927	„ w ob. zam.	2525 „	2525 km.			
St. Zj., Corton, Reber (P. N. 12-Pratt, Whit.)	1928	„ „ „	—	—	2150 km.	2150 km.	
N., Wagner (Dornier-Gnome-Rhone-Jupiter)	1928	„ „ „	—	—	—	—	1000,180 km.
St. Zj., Gavin, Soucek (P. N. 12-Wright)	1928	Czas lotu	36 g. 1 m.				
St. Zj., Connell, Rodd (P. N. 10-Packard)	1927	„ „	—	20 g. 45 m.			
St. Zj., Soucek, Maxson (P. N. 12-Pratt, Whit)	1928	„ „	—	—	17 g. 55 m.		
St. Zj., Corton, Reber (P. N. 12-Pratt, Whit,)	„	„ „	—	—	—	16 g. 39 m.	
N., Wagner (Dornier-Gnome-Rhone-Jupit)	„	„ „	—	—	—	—	6 g. 1 m. 56 s.
St. Zj., Soucek (Wright Apache-Pratt, Wh.)	1929	Wysokość	11753 m.				
N., Herder (Junkers-Jupiter)	1928	„	—	7458 m.			
N., Kneer (Junkers-Jupiter)	„	„	—	—	6389 m.		
F., Paris (C. A. M. S.-Hispano)	1929	„	—	—	—	4827 m.	
N., Wagner (Dornier-Jupiter)	1928	„	—	—	—	—	2845 m.
A., Orlebar (Supermarine-Rolls Royce)	1929	Szyb. na baz	575.700 k./g				
A., Atcherley („ „ „)	„	„ 100 km.	533,800 k,/g.				
N., Starke (Heinkel-B. M. W.)	„	„ „ „	—	259,927 k./g	235,294 k./g		
N., Wagner (Dornier-Gnome-Rhone-Jupiter)	1928	„ „ „	—	—	—	209,546 k./g.	209,546 k./g.
St. Zj., Ofstie (Curtiss-Curtiss)	1926	„ 500 „	259,328 k./g.				
N., Starke (Heinkel-B. M. W.)	1929	„ „ „	—	235,941 „	235,941 „		
N., Wagner (Dornier-Gnome-Rhone-Jupiter)	1928	„ „ „	—	—	—	179,416 „	179,416 „
N., Starke (Heinkel-B. M. W.)	1929	„ 1000 „	222,277 k./g.	222,279 „			
N., Wagner (Dornier-Gnome-Rhone-Jupiter)	1928	„ „ „	—		177,279 „	177,279 „	177,279 „
Szw., Wagner, Zinsmäier (Dornier-B. M. W.)	1927	„ 2000 „	172,000 k./g.	172,000 „			
St. Zj., Corton, Reber (P. N. 12-Pratt, Wh.)	1928	„ „ „	—		130,427 „	130,427 „	—
SAMOLOTY LEKKIE (Awjonetki).							
Szw., Wirth, Naumann (Klemm-Mercedes)	1928	Dystans w linji prostej	1305,500 km.	I kat. (2-miejsc. o. c. wł. do 400 kg.)			
St, Zj., Zimmerley (Barling-Genet)	1929	„ „	2655,644 „	III „ (1-miejsc. „ „ „ 200 do 350 kg.)			
F., Fauvel (Mauboussin A. B. C.)	„	„ „	852,100 „	IV „ („ „ „ „ , do 200 kg.)			
N., Edzard (Focke-Wulf-Siemens)	„	„ w ob. zam.	1601,— „	I kategorja			
Cz., Vicherek (Avia-Walter)	1928	„ „ „	2500,— „	III „			
F., Fauvel Mauboussin-(A. B C.)	1929	„ „ „	700,— „	IV „			
A., Haviland (Haviland-Moth-Gipsy)	1928	Wysokość	6054 m.	I „			
POLSKA, Żwirko i Kocjan (R.W.D. Salms.)	1929	„	4004 „	II „ (2-umiejsc, o. c. wł. do 280 kg.)			
N., Bäumer (Bäumer-Wright)	1927	„	6782 „	III „			
F., Fauvel, (Mauboussin-A. B. C.)	1929	„	5193 „	IV „			
A., Butler (Moth-Gipsy)	1928	Szyb. 100 km.	192,864 k./g.	I „			
A., Broad (Tiger Moth D. H.)	1927	„ „ „	300,100 „	III „			
F., Fauvel (Mauboussin-A. B. C.)	1929	„ „ „	139,534 „	IV „			

SAMOLOTY-OLBRZYMY

Na podstawie wiadomości, które obiegły świat cały, mamy w tej chwili do zanotowania pięć olbrzymów już oddanych do użytku.

Dwa niemieckie płatowce, wodny Dorniera, ochrzczony imieniem DO X i lądowy Junkersa G 38, oraz włoski dwupłat Caproniego.

Olbrzymie hydro Dorniera jest już dość popularne dzięki prasie codziennej, która o locie październikowym tego olbrzyma dużo pisała. Przypomnimy sobie tylko parę cyfr o nim.



Junkers „G-38"

Ogólna moc silników wynosi 6.000 koni, składa się na to 12 silników Jupiter. Waga ogólna 51.000 klg., w tem 21.000 i pół tysiąca kilogramów ciężaru użytecznego. Szybkość przeciętna 175 klm. na godzinę. Szybkość przy starcie około 70 klm., szybkość maksymalna 220 klm.

Jak wiadomo, pierwszy lot odbył się bardzo szczęśliwie, a na pokład tego latającego okrętu zabrano osób 169: 19 ludzi załogi i 150 pasażerów.

Do przewiezienia tej ilości osób potrzebne były 42 samochody czteosobowe.

Jeśli chodzi o inne środki lokomocji, to ta liczba pasażerów wypełniłaby bardzo szczelnie 2 pulmanowskie wagony kolejowe, lub 4 wagony tramwajowe.

„DO dziesięć" jest przeznaczony do lotów na przestrzeni conajmniej 1.000 kilometrów, trwających 6-7 godzin. W związku z tem urządzenie wewnętrze tego kolosa jest w ten sposób pomyślane, by pasażerom zapewnić maksimum wygody i swobody. Część licznych kabin może być zmieniona na przedziały sypialne. Salon ma długości 7 mtr. i $3^1/_2$ metra szerokości. Na pokładzie DO X jest urządzony i zaopatrzony obficie bar i palarnia o wygodnych fotelach klubowych.

Co do historji „DO dziesięć", to projekty tego olbrzyma zostały opracowane przez dr. Dorniera już w roku 1924. Obecnie Dornier zapowiada budowę następnych okrętów latających, których pojemność ma być o wiele większą, bo ma wynosić około 100.000 kilogramów.

W zakładach Dorniera są na wykończeniu 2 takie same latające kolosy jak „DO dziesięć", obstalowane przez rząd włoski. Oddanie ich do użytku Włochom uzależnione jest tylko od decyzji, w jakie mają być zaopatrzone silniki, czy w Jupitery czy w B.M.W.

Będą się one nazywać „DO XII" i „DO XIII".

W pierwszych dniach listopada odbył też pierwsze loty zapowiadany odwawna, latający olbrzym lądowy Junkers'a ochrzczony imieniem „G.38". Jest to przejściowy typ od znanego u nas typu samolotu komunikacyjnego 6-cio osobowego F.13, poprzez samoloty większe do zapowiedzianego oddawna olbrzymiego Junkersa, który ma pomieścić 100 pasażerów i być oczekiwanem „latającem skrzydłem".

„G.38" jest płatowcem o 4-ch silnikach typu L 88 o łącznej mocy 2400 koni. Silniki są wbudowane w skrzydłach, po 2 z każdej strony kadłuba. 2 środkowe o mocy 800 koni i 2 zewnętrzne o mocy 400 koni każdy. Ze skrzydła wystaje coś w rodzaju wałów, na których dla obydwu silników środkowych są osadzone 4-roramienne śmigła, a dla zewnętrznych—2-u ramienne.

Długość kadłuba wynosi 23 metry.

Rozpiętość skrzydeł 45 metrów.

Wysokość maszyny 5 metrów.

Grubość skrzydła przy kadłubie wynosi 2 mtr.

Dzięki tej grubości skrzydeł i umieszczeniu w nich motorów, mogą one być w czasie lotu kontrolowane i obsługiwane przez mechaników pokładowych.

Ten kolos lądowy ma za zadanie przedewszystkiem dać praktyczne doświadczenia do konstrukcji olbrzyma trzykrotnie większego.

„G.38" może zabrać na pokład, zależnie od ilości materjałów pędnych, 35 do 50 pasażerów.

Obsługa składa się z 7 ludzi. Pomieszczenia jej są rozlokowane następująco:

W przedniej części maszyny są umieszczone fotele dla nawigatora i radjotechnika, za niemi jest kabina druga dla 2-ch pilotów, wreszcie w części środkowej kadłuba, na osi skrzydeł—dla szefa mechanika, który ze swej centrali maszynowej ma po obu stronach blisko 2-metrowej wysokości korytarze, doprowadzające do umieszczonych po obu stronach silników.

Komendant statku ma swój „mostek kapitański" na wyższem piętrze nad temi, cały oszklony i dający doskonałe pole widzenia.

Wspomnieć należy o podwoziu tego kolosa. Składa się ono z 4-ch kół o średnicy przeszło $1^1/_2$ metra, które są umieszczone po 2 z każdej strony, jedno za drugiem, a nie jedno obok drugiego. Piątę koło zastępuje ostrogę. Koła podwozia są zaopatrzone w pneumatyczne hamulce, celem zmniejszenia kołowania przy lądowaniu.

Ogólna waga „G.38" wynosi 24.000 klg.

W rozplanowaniu wnętrza zwrócono przedewszystkiem uwagę na możność załadowania największej ilości towaru, a potem dopiero na urządzenie kabin pasażerskich, które są ulokowane w skrzydłach. „G. 38" może z pełnem obciążeniem przelecieć, przy szybkości ponad 200 klm. na godzinę, przeszło 4.000 klm. drogi, a więc np. z Berlina przez Warszawę do Tomska.

Niedawno prasa włoska doniosła, że pilot Bernardi oblatywał olbrzyma, zbudowanego w zakładach „Caproni". Jest to dwupłat o rozpiętości skrzydeł 47 metrów, długości 28 metrów i wysokości przeszło 10 m. Kolos ten ma sześć silników i może unieść, oprócz załogi i 12.000 litrów materjałów pędnych, 8 000 kg. ładunków.

Przypuszczać należy, że czasy najbliższe dadzą nam zrealizowanie dalszych zamierzeń budowy olbrzymów-płatowców i dalsze sensacyjne wiadomości.

Z niemieckich konstruktorów, oprócz Dorniera i Junkersa, zapowiada Rumpler budowę płatowca na 170 osób.

Anglicy zapowiadają olbrzyma na 200 pasażerów, o 3 płaszczyznach nośnych, który ma rozwijać szybkość 250 klm. na godzinę. Lotów jego należy oczekiwać na wiosnę r. 1931.

W Ameryce z kolosalnemi projektami noszą się Zakłady Forda.

R. A.

WARUNKI TEGOROCZNEGO MIĘDZYNARODOWEGO KONKURSU AWJONETEK

Aeroklub niemiecki opracował już projekt regulaminu szczegółowego, który zakomunikowany został wszystkim zainteresowanym aeroklubom.

Projekt przewiduje, że:

1. Do konkursu dopuszczane będą awjonetki I-ej i II-ej kategorji (najmniej dwumiejscowe o c. wł. do 400 kg w I-ej i do 280 kg w II-ej kat). W wadze uwzględniana będzie tolerancja do 10% wzwyż.

2. Lot okrężny odbędzie się w dniach od 13 do 23 lipca 1930 r. Przelot rozpocznie się z Berlina i prowadzić będzie w kierunku na Anglję, Francję, Hiszpanję, Szwajcarję, Niemcy, Czechosłowację, Polskę i Niemcy. Trasa wynosić będzie około 7000 km, podzielona na około 30 lądowań.

3. Próby techniczne odbędą się w dniach od 24 do 30 lipca 1930 r. Do prób tych dopuszczone będą tylko te awjonetki, które ukończą pomyślnie przelot i najpóźniej 23 lipca o godz. 15 wylądują w Berlinie.

4. Przy klasyfikacji ostatecznych wyników brana będzie pod uwagę ogólna ilość punktów, zdobytych w poszczególnych konkurencjach, a mianowicie:

A) za regularność w locie max. 75 pktów (w r. z. 35)

B) za szybkość w locie max. 195 pktów (w r. z. 70)

C) za zalety praktyczne max. 140 pktów (w r. z. 40)

D) za start i lądowanie max. 60 pktów (w r. z. —)

E) za zużycie paliwa max. 30 pktów (w r. z. 20)

Ogółem max. 500 pktów (w r. z. 165).

A) Za regularność w locie otrzymują zawodnicy zgóry 75 punktów. Każdy zawodnik obowiązany jest nocować na wyznaczonym w trasie postoju. O ile nocuje poza tą miejscowością odlicza mu się 15 p. za pierwszą noc i 30 p. za drugą — razem 45 p. Ponad dwie noce — eliminacja. Pozatem, jeżeli w ciągu dnia nie zrobi żadnego etapu, odlicza się 10 p., w ciągu dwóch dni — dodatkowo 20 p. Ponad dwa dni — eliminacja.

B) Punkty za szybkość obliczane będą w następujący sposób:

I kategorja eliminacja: poniżej 80 km/godz.

0 p. za każdy km. w granicach 80—90.

3 p. za każdy km. w granicach 91—135.

2 p. za 136—155.

1 p. za 156—175.

II kategorja poniżej 60 km/godz.

0 p. za każdy km. w granicach 60—70.

3 p. za 71—115.

2 p. za 116—135.

1 p. za 136—155.

C) Do zalet praktycznych zalicza się:

a) Komfort max. 45 p. (normalny komfort 6, siedzenia obok siebie 6, trzy siedzenia zajęte 9, kryte przedziały dla załogi rozm. 50x30x12 — 9, specj. wygody 6),

b) Podwozie max. 15 p. (bez osi lub dwudzielne 6, inne zalety jak hamulce i t. p. 9),

c) Rozrusznik max. 12 p.,

d) Ochrona przeciwogniowa max. 9 p.,

e) Podwójne stery max. 6 p.,

f) Przyrządy pokładowe max. 15 p.,

g) Sprzęt ratunkowy max. 14 p. (pasy pływackie 6, spadochrony 8).

h) Demontaż i montaż max. 24 (demontaż przez zdjęcie skrzydeł 6, przez złożenie skrzydeł w tył 9, szybkość przeprowadzenia próby 9. Demontaż lub montaż musi być dokonany w ciągu najwyżej 20 minut i nie więcej niż przez 2 ludzi załogi; przejście przez bramę 3,5 x 3,5 m. i możność holowania samochodem. Próba ta nie jest obowiązkowa.

D) Start. Zawodnik obiera sobie odległość najwyżej 400 m. od przeszkody wysokości 8 m., na którą startuje. Długość startu wyniesie: odległość od miejsca obranego na start do przeszkody powiększona o rezultat z mnożenia siły wiatru przez czas lotu (od chwili startu do przelotu nad przeszkodą).

Najkrótszy start otrzyma 24 punkty. Następnym odliczać się będzie punkty w zależności od różnicy między danym startem a najkrótszym.

Lądowanie odbędzie się poprzez przeszkodę wys. 8 m. na pole o szerokości 40 m. Jako długość lądowania uważać się będzie: odległość od przeszkody do miejsca zatrzymania się awjonetki, powiększona o rezultat z mnożenia siły wiatru przez czas lotu (od chwili przelotu nad przeszkodą do chwili zatrzymania się aparatu). Najkrótsze lądowanie otrzyma 36 punktów. Sposób obliczania następnych lądowań podobny jak przy próbie startu a mianowicie:

E) Próba zużycia paliwa odbędzie się w obwodzie zamkniętym, długości około 300 km. Za zużycie paliwa od 19 kg wzwyż na 100 km w I-ej kat. i od 14 kg w II-ej kat. nie będą liczone żadne punkty. Za każde zaoszczędzone 400 gr w I-ej kat. i 300 gr w II-ej kat. liczyć się będzie 1 punkt.

Zwycięzcą będzie ten z pośród zawodników, który zdobędzie najwyższą ilość punktów, najmniej 300, przyczem nie wolno mu posiadać punktów karnych za naruszenie plomb silnika.

POKOJOWA DZIAŁALNOŚĆ NIEMIECKICH INSTYTUTÓW LOTNICZYCH

Ciekawe światło na działalność — dokładnie zaś powiedziawszy na ideologję — niemieckich sfer lotniczych rzuca niedawno ukończony proces inż. E. Ludwiga. Omawiany on był na łamach niektórych pism lotniczych.

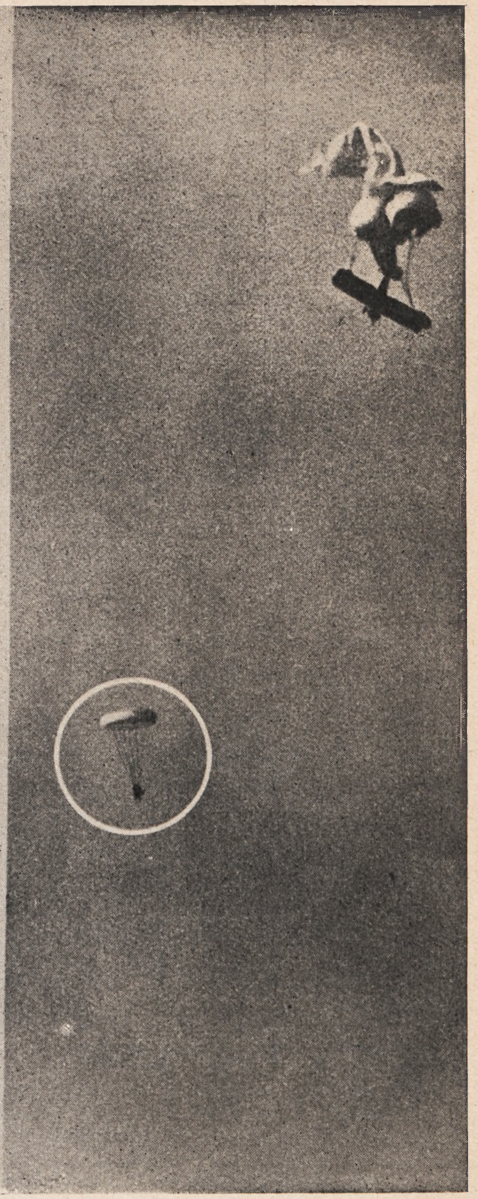
Inż. Ludwig został oskarżony o szpiegostwo na rzecz Sowietów, którego dopuścił się rzekomo przez to, że za jego pośrednictwem Rosjanin Scheibe wszedł w posiadanie pewnego „tajnego" sprawozdania jednego z niemieckich instytutów doświadczalnych (Versuchsanstalt für Luftfahrt). Opinje rzeczoznawców były dla oskarżonego nieprzychylne. Obrona wychodziła ze stanowiska formalnego, że nie może być mowy w Niemczech o „tajnych" wiadomościach, których wydanie mogłoby narazić państwo na szkodę, gdyż Niemcy wogóle nie posiadają lotnictwa wojskowego. Oskarżyciel publiczny stanął na stanowisku, że zdradą stanu jest też wydanie specyficznych tajemnic przemysłowych i t. p.

Inż. Ludwig został skazany. Cała sprawa nabiera drastycznego oświetlenia, jeżeli się zważy, że wspomniane sprawozdanie dotyczyło badań i wykrycia przyczyn pewnego wypadku lotniczego i przeprowadzone było w celu możności unikania na przyszłość podobnych katastrof.

W Niemczech uważa się zatem za zdradę narodową, jeżeli ktoś pragnie podzielić się doświadczeniami, zapobiegającemi utracie ludzkiego życia.

W takich warunkach trudno się dziwić, że powstają podejrzenia co do rzeczywistej wartości i intencji prac, publikowanych przez niemieckie instytuty lotnicze







NOWA PRÓBA ZASTOSOWANIA SPADOCHRONÓW DO SAMOLOTU

Myśl zaopatrzenia samolotu w spadochrony, które, w razie uszkodzenia płatowca w locie, pozwoliłyby mu ustrzec się przed rozbiciem, absorbuje wiele umysłów.

W Kalifornji pilot Mc. Keon wykonał jedną z takich prób, przedstawioną na naszych ilustracjach, z wysokości 5.200 stóp na samolocie, zaopatrzonym w 4 spadochrony o odpowiednich rozmiarach. Pozatem lotnik posiadał piąty spadochron — dla siebie.

Otworzyły się jednak tylko trzy spadochrony, powodując nieregularne spadanie, a w konsekwencji — rozbicie płatowca. W trakcie spadania samolotu pilot wyskoczył z własnym spadochronem i byłby się niezawodnie uratował, gdyby nie spadający opodal samolot, który, zawadziwszy o spadochron pilota, pociągnął go ku ziemi i kazał dzielić własny los.

Na fot. 1. widzimy rozwijające się spadochrony samolotu oraz lotnika w kilka chwil po skoku.

Na fot. 2. spadochron lotnika rozwinął się prawidłowo, ale goni go spadający samolot.

Wreszcie fot. 3 przedstawia nam rozbity samolot, a pod nim szczątki lotnika.

WŁOSKIE LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Włoskie lotnictwo komunikacyjne, które stanęło oficjalnie do pracy dużo później niż w innych państwach, znajduje się już dziś w stanie przewyższającym wiele innych państw. Komunikacja lotnicza włoska stawiała pierwsze kroki w kwietniu 1926 roku na linji Turyn — Wenecja — Tryjest. Znaczenie lotnictwa, z punktu widzenia interesów państwa w ogólności a Włoch specjalnie, z racji położenia geograficznego, dążenia do opanowania wszelkich szlaków komunikacyjnych Morza Śródziemnego, rozwój lotnictwa cywilnego w innych państwach europejskich, a wreszcie dążenie Włoch do utrzymania mocarstwowego stanowiska — to były elementy składowe decyzji, którą konsekwentnie i szczęśliwie realizuje Mussolini.

Rozwój italskich linij lotniczych przedstawia się imponująco, mimo stosunkowo licznych katastrof, które miały miejsce na tych linjach.

Oprócz powietrznych połączeń 21 większych miast włoskich, tworzących węzły włoskiej sieci komunikacji lotniczej, linje lotnicze włoskie są połączone przez krajowe towarzystwa komunikacji powietrznej z 17 miastami zagranicznemi, jako to: Marsylja, Barcelona i Palmo na zachodzie, Monachjum i Wiedeń na północy. Dalej pięć miast albańskich, Ateny i Konstantynopol, wreszcie Trypolis, Aleksandrja i Suda na Krecie.

Zapowiedziane jest uruchomienie 3 linij, mających łączyć Włochy z Tunisem, mianowicie: z Rzymu, Palermo i Cagliari na Sardynji. Większa część włoskich linij lotniczych musi być oblatywaną na hydroplanach. Z 12.797 kilometrów sieci lotniczej komunikacji prawie 10.000 klm. jest obsługiwanych przez wodnopłatowce.

Ogłoszona niedawno oficjalna statystyka podaje następujące cyfry, do połowy roku 1929.

Przeleciano w sumie 5.130.000 kilometrów. Przewieziono 39.518 pasażerów, 64.670 kg. poczty i 599.600 kg. bagażu i frachtu. Jeśli chodzi o stopniowy rozwój lotnictwa komunikacyjnego, to przedstawia go następująca tabela. (Rok 1926 liczony jest od 1 kwietnia. Rok 1929 obejmuje tylko pierwsze półrocze).

Rok	Długość linij lądowych w km.	Długość linij mors. w km.	Ogólna suma przelecianych kilometrów lądow.	mors.
1926	510	3.334	66.434	456.688
1927	1.330	3.334	335.515	992.141
1928	2.330	6.314	659.491	1332.318
1929	2.865	9.932	453.661	834.229

W przemyśle lotniczym tak samo robią Włochy znaczne postępy i prześcignęły już dziś Anglję i Francję, a są obecnie poważnym konkurentem szalenie rozbudowanego przemysłu lotniczego Niemiec.

R. A.

Powietrzny transport czasopism.

Komunikacja powietrzna dzięki swej szybkości oddawać może specjalnie duże usługi wydawnictwom czasopism, gdyż dzięki niej pisma dostają się do najbardziej nawet odległych miejscowości w ciągu krótkiego czasu, nie tracąc na aktualności.

W końcu ubiegłego miesiąca odbyła się w Genewie konferencja Międzynarodowego Zrzeszenia Towarzystw Komunikacji Powietrznej (I. A. T. A.) z udziałem przedstawicieli największych firm wydawniczych. Tematem konferencji był powietrzny przewóz czasopism i rozważono dwa zasadnicze problematy, t. j. kwestję unifikacji opłat przewozowych oraz kwestję zrzucania czasopism z samolotów.

Odnośnie do pierwszej kwestji osiągnięto porozumienie, ustalając opłaty jednolite w wysokości 0,002 zł. fr. za 1 kg. przewieziony na przestrzeni 1 km. (Przewóz zatem 1 kg. gazet na przestrzeni 300 km, która jest przeciętną odległością na linjach naszych — wynosiłby według tego obliczenia 0,36 zł).

Załatwienie drugiej kwestji okazało się trudniejsze, gdyż sprawa zrzucania jakichkolwiek przedmiotów z samolotów wkracza w dziedzinę obowiązujących w poszczególnych krajach ustaw i przepisów lotniczych.

Konferencja, uznając zrzucanie czasopism z samolotów za kwestję bardzo ważną, postanowiła wystosować do rządów poszczególnych państw odpowiednie memorjały. Pozatem konferencja wyznaczyła specjalne komisje dla zbadania możliwości skrócenia formalności celnych na granicach, szybkiego doręczania gazet i t p

Sztuczne wyspy w transatlantyckiej komunikacji lotniczej.

Twórca projektu wyspy pływającej, — inż. R. Armstrong z Du Pout Corporation, doprowadził do stworzenia towarzystwa, mającego eksploatować stałą komunikację transatlantycką. Głównymi udziałowcami towarzystwa są: Du Pout Corporation i General Motors, przy tymczasowym kapitale $2^1/_2$ miljona dolarów. Jako próbna linja lotnicza, otwarta już w czerwcu 1930 r., ma być połączenie między Nowym Jorkiem a Bermudami przy pomocy już zbudowanej jednej wyspy-lotniska. Dalszy plan, w razie spełnienia się warunków stawianych pływającym lotniskom, obejmuje wybudowanie w okresie 5 lat 7 wysp-lotnisk między Europą a Ameryką, co umożliwiłoby stałą komunikację lotniczą między Europą a Ameryką.

Całe przedsięwzięcie jest obliczone bardzo dokładnie, przytem jest przewidziana dochodowość towarzystwa. Na poparcie tego podaje się budżet linji New York — Hamulton na Bermudach. Wpływ z przewozu poczty i pasażerów preliminowanych jest na 3,450,000, z czego czysty dochód powinien wynieść 1.950.000 dol., przyczem koszt utrzymania samej wyspy pływającej-lotniska ma wynieść 415.000 dol. przy ogólnych kosztach 1.500.000 dol. Podróż na tej linji powinna, zdaniem towarzystwa, być tańszą o 10—20% od biletu okrętowego (około 150 dol.), czyli przewidziana jest opłata 10 centów za lot 1-milowy.

Budowa pierwszej sztucznej wyspy-lotniska ma kosztować 1.750.000 dol.

Juljusz Baykowski.

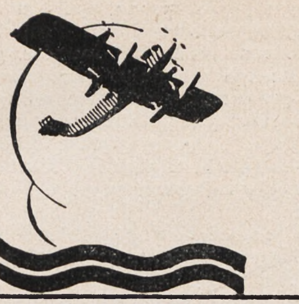
Z i m ą

To marznie, to taje, to pada.
Szkoła rekruta. Wykłady.
Inspekcje i gry wojenne.
„Moby", „mały",
Elaboraty. —

Wśród samolotów nastrój taki:
Ten się rozparł na stojaki,
Ten półmaską ziewa sennie,
Ten po baki
Obnaża flaki.

Raz lata się mało, raz wcale.
Każdy chodzi ociężale —
Ciężko jest nie spać codziennie.
(Rauty, bale,
Jak w karnawale).

1929.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Udział Polski w międzynarodowym konkursie awjonetek. Jak już pisaliśmy, A.R.P. zgłosił akces Polski w tegorocznym międzynarodowym konkursie awjonetek. Zastrzeżony jest udział 10 maszyn.

Komisja Lotnictwa Sportowego postanowiła zamówić na konkurs w Sekcji Lotniczej 6 szt. RWD2 z terminem ukończenia — 15.IV r. b. 3 sztuki będą z silnikami Salmson i 3 z Hermesami.

Termin krajowego konkursu awjonetek organizowanego przez L. O. P. P. został odłożony do września r. b.

Szczegółowe warunki konkursu będą ogłoszone w lutym.

Udział Polski w tegorocznym raidzie Małej Ententy i Polski nastąpi na 5-ciu krajowej konstrukcji płatowcach — Lublin R VIII, które wykonywują Zakłady Plage i Laśkiewicz.

Egzaminy dla pilotów. W pierwszych dniach lutego odbędzie się posiedzenie komisji egzaminacyjnej przy M.K., na której ułożony będzie definitywnie zakres egzaminów dla kandydatów na pilotów oraz sposób ich przeprowadzenia. Komisja ma polecić podręczniki, z których będzie można przygotowywać się do egzaminów.

Egzaminy odbędą się w Warszawie. Teoretyczne rozpoczną się 17.III, praktyczne — 7.IV r. b. Podania należy składać do Wydziału Lotnictwa Cywilnego, Wiejska 3. Osoby mające zamiar ubiegać się o otrzymanie świadectw uzdolnienia bez poddawania się egzaminom lub też o zwolnienie z części egzaminów winny złożyć podania przed 15 stycznia r. b.

KOMUNIKACJA

Komunikacja powietrzna w zimie. Rok 1925 był rokiem, od którego niemal wszystkie towarzystwa komunikacji powietrznej utrzymują komunikację cały rok bez przerwy.

W Polsce w ciągu bieżącej zimy czynne są wszystkie linje, na których ruch utrzymywany będzie, podobnie jak w lecie, codziennie, a na niektórych nawet dwa razy dziennie.

Śniegi nie stanowią przeszkody dla komunikacji powietrznej, gdyż koła w podwoziach samolotów zamienia się z łatwością na płozy, które odgrywają rolę nart, doskonale umożliwiając rozbieg samolotów przy starcie i lądowaniu.

Podróż samolotem w zimie, dzięki spokojnemu bezwietrznemu powietrzu, nawet w bardzo mroźne dni przedstawia prawdziwą przyjemność. Mylne jest zakorzenione u wielu zdanie, iż w górze nad obłokami, gdzie samoloty latają, jest zimniej niż na ziemi. Normalna bowiem wysokość, na jakiej płatowce przelatują swe szlaki, wynosi około 500 mtr. i panująca tam temperatura bynajmniej nie jest niższa niż na ziemi. Pozatem kajuty przeznaczone dla pasażerów są stale ogrzewane, a szczelnie zamykane drzwi, podobnie jak wagonów kolejowych chronią pasażerów najzupełniej przed chłodem. Dlatego też, podróżując w porze zimowej samolotem nie potrzeba ubierać się specjalnie ciepło; wystarczy zwykły strój, jakiego używamy w podróży koleją. W samolocie jest tem cieplej i wygodniej niż w pociągu, że niema przystanków po drodze, na których towarzysze podróży, otwierając drzwi, napuszczają zimne powietrze i narażają siedzących w rozgrzanych wagonach na przeziębienie.

Krajobraz zimowy, oglądany z okien samolotu, jest wybitnie interesujący, a widoki na poszczególnych odcinkach drogi zmieniają się ustawicznie, jak w kalejdoskopie: to wszystko spowite w śniegu, zamarzłe rzeki, ciemne lasy, linje dróg, zasypane wioski i t. d., przytem różnorodne refleksy światła słonecznego są wspaniałe i pozostawiają niezapomniane wrażenie.

Poczta lotnicza może być opłacana znaczkami poczty zwyczajnej. Jak wiadomo, lotnicze przesyłki pocztowe (listy, karty, gazety, druki, próbki, towary i t. d.) dotychczas musiały być opłacane specjalnemi znaczkami poczty lotniczej, które niezawsze można było wszędzie nabywać.

Obecnie Ministerstwo Poczt i Telegrafów, pragnąc publiczności ułatwić korzystanie z poczty lotniczej, zniosło obowiązek naklejania na poczcie lotniczej specjalnych znaczków lotniczych i zezwoliło na to, aby wszystkie przesyłki lotnicze mogły być opłacane zwykłemi znaczkami pocztowemi.

Poczta lotnicza pod względem szybkości przesyłania wiadomości rywalizuje z telegrafem, przyczem od tego ostatniego jest wielokrotnie tańsza. Podczas gdy telegram kosztuje kilka złotych, opłaty za pocztę lotniczą wynoszą zaledwie podwójne normalne porto pocztowe (list lotniczy — gr. 50).

Pocztę lotniczą nadawać można we wszystkich urzędach pocztowych na całem terytorjum Rzplitej Polskiej, t. j. nadawać ją można nawet w miejscowościach, które nie posiadają komunikacji powietrznej. W tym wypadku poczta lotnicza przewożona jest najszybszemi środkami lokomocji (pociągami pośpiesznemi i t. p.) do najbliższego miasta, posiadającego komunikację powietrzną, a stamtąd dalej samolotem.

W miastach, które posiadają komunikację powietrzną, rozmieszczone są specjalne skrzynki dla poczty lotniczej, a ponadto pocztę lotniczą w miastach, posiadających komunikację powietrzną, nadawać można przez całą noc w urzędach pocztowo-telegraficznych.

Na przesyłkach lotniczych należy umieszczać nalepki z napisem „Par avion. Lotnicza", które bezpłatnie wydają urzędy pocztowe i miejsca sprzedaży znaczków pocztowych. W braku nalepek wystarczy umieszczać napisy na przesyłkach krajowych: „Lotnicza", na przesyłkach zagranicznych zaś: „Par avion. Lotnicza".

PRZEMYSŁ

Eksport Fokkerów. Jak wiemy, Zakłady Plage i Laśkiewicz dostarczyły za zgodą centrali Zakładów Fokkera, 1 szt. trójsilnikowego F VII dla Belgji. Nasz produkt zrobił tak dobre wrażenie, zarówno w Belgji, jak i Holandji, że istnieje bardzo poważne prawdopodobieństwo upoważnienia Zakładów Plage i Laśkiewicz do budowy samolotów Fokkera z licencji w celach eksportowych na kilka krajów europejskich.

Awjonetki fabryczne. Zarząd Gł. L.O.P.P., jak to już podawaliśmy, zamówił, w porozumieniu z władzami lotnictwa wojskowego i cywilnego, w trzech krajowych wytwórniach po 1 prototypie awjonetek, odpowiadających ustalonym wspólnie z władzami warunkom. Do płatowców tych mają być użyte silniki Genet 80—90.

P. W. S. i Zakłady lubelskie mają już swoje prototypy na ukończeniu. Pierwsze próby odbędą się zapewne w końcu lutego lub w marcu r. b.

Rozwój warsztatu Sekcji Lotniczej. W chwili obecnej Sekcja Lotnicza stud. Polit. Warsz. posiada zamówienie na kilkanaście awjonetek swojej konstrukcji M. in. buduje się w warsztatach S. L. 3 egz. RWD 3 na zamówienie wojska, 6 RWD 2 na raid międzynarodowy z zamówienia M. K., 5 szt. RWD 2 dla klubów i 1 egz. JD 2 do prywatnego użytku.

Udział polskiego przemysłu lotniczego w wystawach. Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych, które bardzo umiejętnie i okazale zaprezentowało nasze wytwórnie lotnicze na P. W. K., szykuje obecnie eksponaty na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki, która— jak wiemy — ma się odbyć w r. b. w Poznaniu.

Polski przemysł lotniczy będzie poraz pierwszy reprezentowany w tegorocznym Salonie lotniczym w Paryżu (koniec listopada i początek grudnia).

Likwidacja „Samolotu". Obiegają pogłoski, że zamierzona stopniowa likwidacja fabryki „Samolot" jest przez czynniki miarodajne zdecydowana.

Krążą wersje, że „Samolot" chcą wykupić Polskie Zakłady Skody.

Sukcesy P 1. Zbudowany niedawno przez Państwowe Zakłady Lotnicze płatowiec pościgowy P 1 przeszedł szereg dalszych prób, które potwierdziły pierwsze bardzo pomyślne rezultaty.

Na wiosnę r. b. przewidziany jest na P 1 raid propagandowy do szeregu krajów, m. in. do Francji, Jugosławji i Rumunji.

WOJSKO

Przeniesienia. Przedświąteczny Dziennik Personalny MSWojsk. zawiera szereg przeniesień w korpusie oficerów lotnictwa.

Ppłk. Abakanowicz przeniesiony jest ze stanowiska d-cy 5 p. lotn. w Lidzie na d-cę bataljonu lotn. w Poznaniu. D-cą 5 p. lotn. został zast. d-cy 6 p. lotn. mjr. pil. Iwaszkiewicz, którego miejsce objął mjr. dypl. Heller.

Z Dep. Aeron. ustąpili: szef. wydz. ogólnego mjr. dypl. pil. Haberek, przeniesiony do 6 p. lotn. na d-cę dywizjonu i szef wydz. wyszkolenia mjr. obs. Frieser, który został mianowany zastępcą d-cy 3 p. lotn.

Szefostwo wydz. studjów (dawny wyszkolenia) w Dep. Aer. objął mjr. pil. Gilewicz z 2 p. lotn., wydział ogólny—mjr. dypl. obs. Kopyciński.

Mjr. Kubala został d-cą dywizjonu 6 p. lotn. we Lwowie. Por. Meissner przeniesiony zastał definitywnie do Dęblina

Piloci A. A. w służbie wojskowej. W Szkole Podchorążych w Dęblinie odbywa obowiązkową służbę 8 pilotów wyszkolonych w A. A. Dowództwo szkoły wyraża się bardzo pochlebnie o lotniczych kwalifikacjach aeroklubowców.

L·O·P·P

VII Tydzień L. O. P. P. odbędzie się w roku bieżącym na wiosnę, od 18 do 25 maja włącznie.

Budżet Zarządu Gł. L. O. P. P. przyjęty przez Ogólne Zgromadzenie w dn. 4.XI. r. z. zamyka się liczbą zł. 1.875.000

Wpływy:

Ze składek	785.000.—
Z „Tygodnia Ligi"	240.000.—
Z innych wpływów	500.000.—
	1.525.000.—

Nadto otrzymać powinien Zarząd Główny:

Z zaległ. należn. Komitetów minimum	200.000.—
Z bezpośrednich wpływów swych	150.000.—
	1.875.000.—

Wydatki:

Budowa lotnisk i urządzeń lotniskowych	250.000.—
Budowa schronów	50.000.—
Szkoła pilotów	225.000.—
Szkoły mechaników	240.000.—
Popieranie twórczości i prac naukowych	290.000.—
Stypendja na studja zagran.	60.000.—
O. P. G. i O. P. L., wyszkolenie, kursy, sprzęt i t. d.	200.000.—
Inspektorat główny O. P. G.	28.000.—
Wyjazdy na konfer. i zjazdy	10.000.—
Wydawnictwa naukowe	45.000.—
Popieranie prac młodzieży	20.000.—
Sport lotniczy	90.000.—
Konkursy i raidy	60.000.—
Propaganda	120.000.—
„Lot Polski"	25.000.—
Administracja	125.000.—
Nieprzewidziane	37.000.—
	1.875 000.—

Na lotnictwo przeznaczone jest 1.175 tys., gazy — 138 tys., wydatki wspólne obu dziedzinom (propaganda, admin., wydawn. etc.) — 562 tys. zł.

Kom. Woj. Śląskiego. Dnia 30 listopada 1929 r. odbyło się zgromadzenie programowo-budżetowe Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Katowicach.

Zebranie zagaił prezes Komitetu, p. wojewoda dr. G r a ż y ń s k i, podając do wiadomości program dotychczasowych prac Komitetu i rozwój idei lotnictwa na obszarze Śląska w roku bieżącym. W szczególności przedstawił stan do czerwca b. r. i od tegoż czasu do końca roku 1929. W krótkich słowach skreślił p. Wojewoda obraz rozbudowy lotniska i przystosowanie tegoż do komunikacji o każdej porze roku.

Następnie omówił założenie Komitetu dla lotnictwa słabosilnikowego na terenie 3-ch województw, a mianowicie Śląskiego, Krakowskiego i Kieleckiego, rozwój akcji przeciwgazowej i rozbudowę tejże, pozyskanie dalszych członków wspierających, dożywotnich i rzeczywistych w wysokiej liczbie przeszło 5.000 osób, począwszy od czerwca 1929 r.

Ponadto wspomniał p. Wojewoda o zespoleniu całej akcji lotniczej na terenie całego województwa w Wojew. Komitecie L. O. P. P. i wezwał obecnych do wspólnego wysiłku i pracy nad dalszym rozwojem i propagandą lotnictwa na Śląsku.

Walne zebranie uchwaliło projekt budżetu na rok 1930, który przewiduje w dochodach i rozchodach kwotę 450.000 zł., oraz uchwaliło zorganizować kursy dla instruktorów modelarskich i instruktorów obrony przeciwgazowej.

Kursy modelarskie we Lwowie. Wojewódzki Komitet L.O.P.P. we Lwowie wykazuje nader ożywioną działalność w b. r. szczególnie na polu szkolnictwa modelarskiego. Od początku roku szkolnego 1929-30 są prowadzone kursa modelarskie w liczbie około 20 we Lwowie, Drohobyczu, Borysławiu i Przemyślu (te ostatnie w stadjum organizacji. Kursy te dzielą się na trzy zasadnicze grupy: 1) Ogólny (zapoznanie się z modelarstwem, początki), 2) instruktorski, oraz 3) wyższy zajmujący się przeważnie sportem lotniczym, szybownictwem i t. d. Projektowany jest jeszcze jeden typ kursów, a mianowicie obsługi samolotu. Urządzane one będą na prowincji a zadaniem ich ma być obznajomienie uczestników z aparatami i ich obsługą. Na wypadek lądowania jakiegoś samolotu, uczestnicy takich kursów będą się zajmować pomocą i obsługą samolotu.

Kursa modelarskie prowadzą z ramienia Woj. Kom. L.O.P.P. p. T. Jakimowicz i inż. W. Siadek.

KLUBY

Naczelne władze klubów. W myśl zasad afiljacji, uchwalonej na grudniowym zjeździe klubów, naczelnym organem reprezentującym kluby będzie Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P., złożona z obieranego prezydjum oraz delegatów klubów po 1 z każdego.

Afiljacja ma być dokonana z dn. 1.IV r. b. Do tego czasu kluby reprezentować będą nadal: Zrzeszenie Klubów Lotniczych i Związek Aeroklubów Akademickich.

Z chwilą przeprowadzenia afiljacji, zarząd Z. K. L. zwoła zjazd klubów, na którym złoży swe mandaty. Tem samem przestanie istnieć Zrzeszenie, którego funkcje przejmie R. K. A.

Przed ukonstytuowaniem się R. K. A. należy się liczyć również z likwidacją Związku Aeroklubów Akademickich, która nastąpi na najbliższym zjeździe A. A., w lutym r. b.

Już obecnie Zarząd Gł, Z. P. A. A. przekazał znaczną część swoich agend zarządowi Zrzeszenia, co zresztą w niczem nie zmieniło faktycznego stanu dotychczasowego, gdyż zarząd Z. K. L. tworzą w większości członkowie Zarządu Gł. Z. P. A. A.

Unifikacja klubów na terenie stolicy. W końcu grudnia odbyło się pierwsze zebranie przedstawicieli trzech istniejących na terenie Warszawy klubów lotniczych (A. A. W., Stołeczny Klub Lotniczy i Klub przy P. Z. L.) z udziałem przedstawiciela A. R. P., na którem omawiano sprawę połączenia klubów warszawskich w jeden wielki klub stołeczny z sekcjami.

Należy zaznaczyć, że najmłodszy z klubów warszawskich—klub przy P. Z. L. powstawał już z tą myślą i działalność swą skoordynował z A. A. W., którego faktycznie klub przy P. Z. L. jest sekcją.

Rezultat szkolenia w A. A. w r. 1929. Kursy pilotażu Aeroklubów Akademickich ukończyło w r. z. ogółem 76 członków, w tej liczbie jest 15 osób, które rozpoczęły szkolenie w r. 1928. Na poszczególne kluby przypada:

A. A. w Warszawie	20
A. A. we Lwowie	19
A. A. w Poznaniu	15
A. A. w Krakowie	11
A. A. w Wilnie	11

Pozostało do doszkolenia w r. b. 9 osób, z czego 4 w Krakowie i 4 w Wilnie tak, że mniejwięcej kluby starsze wyszkoliły po 20, młodsze po 15 pilotów.

Lubelski Klub Lotniczy wyszkolił w r. b. całkowicie pilotów 9. Wykonano ogółem lotów 2619 w czasie 353 g 30 m., co świadczy o bardzo intensywnej działalności.

Wypadków z ludźmi nie było zupełnie, poważniejszych uszkodzeń było 9.

Szczegółowe, posiadające ciekawe zestawienia, sprawozdanie szkolne L. K. L. będziemy mogli podać w następnym numerze.

Sekcja budowy awjonetek L.K.L. przystąpiła do budowy drugiego samolotu klubowego Ma to być płatowiec trzymiejscowy zamknięty z silnikiem Walter 80 KM, o skrzydle i opierzeniu wolnonośnem.



Awjonetka Lubelskiego Klubu Lotniczego DUS 3, owoc bezinteresownej pracy robotników i inżynierów Zakładów „Plage i Laśkiewicz"

Kadłub i opierzenie są spawane z rur stalowych; skrzydło konstrukcji drewnianej, kryte dychtą. W tej chwili klub ma już gotowy kadłub i stateczniki; skrzydło jest w robocie. Tak jak pierwsza awjonetka DUS 3, i ta również będzie owocem bezinteresownej pracy robotników i inżynierów firmy E. Plage i T. Laśkiewicz, którzy, zgrupowani w osobnej sekcji L.K.L., w wieczornych godzinach, poza godzinami pracy fabrycznej, pracują nad wykonaniem swego dzieła.

Świadczy to dobitnie o wysokiej wartości społecznej naszego robotnika, który — jeśli chodzi o Zakłady lubelskie — nietylko poświęca ideowej pracy lotniczej swój czas, ale i ponosi znaczne ofiary pieniężne, opłacając składki klubowe dochodzące do 10 zł. miesięcznie.

Codziennie pod przewodnictwem wyznaczonego przez Zarząd brygadjera pracuje 5-ciu do 6-ciu ludzi. Karność przy tem panuje wzorowa. Każda wykonana część samolotu przechodzi przez kontrolę fabryczną i wojskową, co jest najlepszym dowodem solidności wykonania. Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa, wymieniony płatowiec będzie mógł wziąć udział w przyszłym konkursie awjonetek.

A. A. W. zamierza urządzić na wiosnę zawody dla pilotów wyszkolonych w klubach.

Zamówiono w Sekcji Lotniczej 2 sztuki RWD 2.

Loty treningowe i turystyczne odbywają się bez przerwy. W grudniu lotów było 530 w czasie 76 godz. 26 min. Latano na awjonetkach własnych i członkowskich oraz na Hanriotach.

W końcu listopada zakończył szkolenie inż. Wigura, dwudziesty z rzędu pilot wyszkolony w A. A. W. w r. z.

W grudniu odbyły się dwa zebrania towarzyskie.

Na aerodromie zaopatrzono na zimę budynki i zaprowadzono telefon (410-01).

A. A. L. zamowił w Sekcji Lotniczej awjonetkę RWD 2, która ma być wykończona w kwietniu. W projekcie jest zakup jeszcze 3 egz. maszyny tego typu: jedna dla klubu i 2 dla członków A.A.L. którzy powiększą grono właścicieli samolotów do prywatnego użytku.

A. A. P. odbywa loty treningowe raz w tygodniu, w soboty od 9-ej do 1 pp.

Piloci klubowi wykonali ostatnio kilka lotów turystycznych na Albatrosie B2.

Klub zabiega o hangar.

Wypadek. Startując z lotniska lubelskiego w dn. 6 stycznia, awjonetka JD2, własność dyr. Pawłowskiego z A. A. W., uległa tragicznemu wypadkowi. Pilot, p. Pawłowski, został kontuzjowany; pasażer, p. Laudański, zmarł wkrótce wskutek ran w szpitalu.

Zmarły był mechanikiem-szefem A.A.W. od początku istnienia klubu. Funkcję tę pełnił ku całkowitemu zadowoleniu władz klubu, z bardzo dużem zamiłowaniem i poświęceniem.

Śmierć lubionego i cenionego pracownika wywołała w A. A. W. głęboki żal.

Prace w Związku Awjatycznym. Prace, mające za cel przygotowanie planów szybowca szkolnego, są w toku. Pozatem projektuje się dwa szybowce rekordowe. Sekcja techniczna Związku Aw. pozostająca pod kierownictwem kol. F. Kotowskiego, wykazuje ożywioną działalność.

Echem lotów szybowych z Bezmihowej są liczne listy, stale nadchodzące pod adresem Zw. Aw., zapytując o plany szybowców.

RÓŻNE

Mapa lotnicza Polski. Wydział Lotnictwa Cywilnego M. K. wydał polską sekcję międzynarodowej mapy lotniczej w opracowaniu zakładu kartograficznego prof. Romera.

Nowe rozporządzenia z dziedziny lotnictwa. Referat polityczno-prawny Wydz. Lotn. Cyw. M. K. przygotowuje następujące nowe rozporządzenia z dziedziny lotnictwa: 1) o dostarczaniu samolotów jako środków przewozowych na rzecz wojska w czasie pokoju, 2) o świadczeniach wojennych lotnictwa cywilnego podczas wojny, 3) przepisy przewozowe, 4) uzupełnienie rozporządzenia o rejestracji samolotów.

Film lotniczy „Gwiaździsta Eskadra". Realizowany obecnie film lotniczy pod powyższą nazwą przy wybitnej pomocy Dep. Aeronautyki i personelu 3 pułku lotniczego w Poznaniu jest już niemal w połowie nakręcony. Przed kilku dniami ukończono zdjęcia w powietrzu, wykonywane przy pomocy specjalnie w tym celu przystosowanych filmowych aparatów samoczynnych i objektywów sprowadzonych z zagranicy. Zdjęcia wypadły nadspodziewanie dobrze. Jak twierdzą fachowcy, film ten przewyższy realizmem i techniką zdjęć walki powietrznej obrazy amerykańskie tej miary co „Skrzydła" i „Orły Wojenne".

Obecnie nakręcane są sceny z życia eskadry na froncie. Barwna, pełna humoru, obfitująca w emocje i wzruszająca akcja rozgrywa się na tle walk polsko-amerykańskiej eskadry na froncie bolszewickim. Realizm obrazu podkreśla fakt, iż udział w nim biorą piloci wojskowi, nawet w kilku rolach głównych (p. Halny, p. J. G. i inni). Autorem scenarjusza jest p. Janusz Meissner. Reżyseruje znany z filmu "Szaleńcy" p. Leonard Buczkowski, „kręcą" operatorzy: Wywerka, Wawrzyniak i Kryński. Dwie bardzo wdzięczne role kobiece objęły gwiazdeczki wytwórni „Klio-Film", pp. Jana Krysta i Basia Orwiel. Postacie lotników i mechaników odtwarzają: Andrzej Karewicz, Janusz Halny, Jeż Kobusz, „Mały Kazio" i St. Schwatz.

Film wejdzie na ekran w początkach lutego.

Uczczenie pamięci mjra Idzikowskiego. Z inicjatywy Komitetu Miejskiego L.O.P.P. w Żyrardowie, Rada Miejska Żyrardowa uchwaliła przemianować jedną z piękniejszych ulic miasta, mianowicie ulicę Kolejową na aleję mjra Ludwika Idzikowskiego.

OSOBISTE

Nowy kierownik I.B.T.L. Kierownictwo Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa objął od stycznia profesor budowy płatowców na Polit. Warsz. inż. Gustaw Mokrzycki.

Niedawno otrzymał na Politechnice Warszawskiej dyplom inżyniera trzeci z konstruktorów RWD, p. Jerzy Drzewiecki.

CO NOWEGO ZAGRANICĄ



F. A. I.

Zebranie Zarządu Gł. W dniu 17 stycznia b. r. obradować będzie w Paryżu zjazd członków Zarządu głównego Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), która w chwili obecnej jednoczy w sobie aerokluby 30 państw.

W skład zarządu wchodzą przedstawiciele: Francji (hr. de La Vaulx jako prezes) oraz Anglji, Argentyny, Belgji, Hiszpanji, Niemiec, Rumunji, St. Zjedn., Szwajcarji, Szwecji i Włoch.

Porządek dzienny obrad obejmuje następujące ważniejsze sprawy:

1. Międzynarodowy raid awjonetek 1930 r.
2. Zawody o puhar J. Schneidra 1931 r. (odbywają się co dwa lata).
3. Zawody balonowe o puhar Gordon-Bennetta 1930 r.
4. Ustalenie terminarza międzynarodowych zawodów lotniczych na rok 1930.
5. W sprawie rekordów lotniczych kobiecych.
6. W sprawie aparatów kontroli przy ustaleniu rekordów na długotrwałość lotu z zaopatrywaniem w locie.

Nowy regulamin rekordów światowych. Zgodnie z uchwałą, zapadłą na ostatnim zjeździe F. A. I. (w czerwcu 1929 w Kopenhadze) obowiązuje z dniem 1-go stycznia b. r. nowy międzynarodowy regulamin sportowo-lotniczy. Nowy regulamin rozszerza znacznie listę rekordów lotniczych, przyczem odróżnia rekordy światowe od rekordów międzynarodowych. Na liście rekordów światowych, których jest pięć (długotrwałość, odległość w obwodzie zamkniętym, odległość w linji prostej, wysokość i szybkość) notowane będą najlepsze wyczyny z listy rekordów międzynarodowych, bez względu na kategorje.

Klasyfikacja awjonetek pozostaje bez zmiany (4-y kategorje). Wprowadzono natomiast nowy rodzaj rekordu, a mianowicie długotrwałość w obwodzie zamkniętym tak, że obecnie w każdej kategorji awjonetek ustalać można pięć różnych rekordów: długotrwałość, odległość w obwodzie zamkniętym, odległość w linji prostej, wysokość i szybkość na 100 km. w obwodzie zamkniętym.

ANGLJA

Nowy sterowiec angielski. W Anglji projektują budowę nowego sterowca, obliczonego na 400 osób Długość tego kolosa wynosić będzie 250 metrów, objętość zaś 3,6 miljonów sześciennych stóp. Poruszany on będzie przez 14 silników; Sterowiec ten przeznaczonym ma być do lotów transoceanicznych, wobec czego pod sterowcem umieszczone będą olbrzymie pływaki, długości dziewięćdziesięciu metrów, o wyporze trzystu ton wody.

Spirytus zastępujący benzynę. Po czternastu latach pracy udało się Anglikowi Ernestowi Godward wyprodukować niskoprocentowy spirytus, zastępujący w zupełności benzynę. Próby poruszania silników spalinowych tym nowym materjałem pędnym odbyły się w Stanach Zjednoczonych i dały bardzo zadawalniające rezultaty.

Połączenie Anglja-Kanada. Imperial Airways i Canadian Airways omawiają od dłuższego czasu sprawę stałej komunikacji między Anglją a Kanadą.

Projektowana trasa linji prowadzi przez wyspy Färöer, Islandję i Grenlandję, przyczem poszczególne etapy nie przekraczają 2000 km. Zamówiono już w zakładach Blackburn szereg wielkich, o sile 3000 KM, łodzi latających, o zdolności transportowej 50 osób.

Ciekawym szczegółem jest, iż dotychczas planowane było użycie wielkich sterowców sztywnych, w rodzaju R100 i R101, i dopiero w ostatnim miesiącu zdecydowano się na płatowce.

Royal Air Force Display 1930. Jedenaste „Royal Air Force Display" odbędzie się 28 czerwca 1930 r. w Hendon.

Dalsze loty sterowca R 101. Od 14 października odbywa R 101 loty ćwiczebne, pomiędzy któremi należy zanotować lot nocny 2/3 listopada.

Przy mocowaniu do masztu po tym 14-godzinnym blisko locie został zlekka uszkodzony szkielet sterowca. Najwyższa dotychczas osiągnięta szybkość wynosi 112 klm./godz.

Co będzie z „Coupe Schneider". Angielskie Air Ministry zawiadomiło, iż nie będzie nadal zajmować się zawodami o puhar Schneidera.

Dyrekcja Aeronautyki U. S. A., która powyższemi zawodami słabo się w ostatnich czasach interesowała, przyjęła powyższą wiadomość obojętnie.

Jedynie por. Williams, który trenuje wciąż na „Mercury'm", protestuje głośno przeciw podobnemu „osadzeniu go na koszu".

Znani piloci Orlebar i Stainford złożyli oświadczenie, iż wezmą udział w przyszłym konkursie na płatowcach Gloster-Napier.

ARGENTYNA

Polityka komunikacyjna. W październiku 1929 r. rząd Stanów Zjednoczonych Am. Półn. zaproponował przejęcie przez północno-amerykańskie tow. komunikacji linij argentyńskich. Skutkiem wybuchłej kampanji prasowej przeciw tego rodzaju okupacji gospodarczej, rząd argentyński, przychylny narazie projektowi, odmówił swej zgody. Należy podkreślić, iż wszelkie dotychczasowe wysiłki Stanów Zjednoczonych, mające na celu podbój gospodarczy państw Południowo-Amerykańskich, rozbijają się o stanowczość Argentyny.

Rząd argentyński ze swej strony uczynił propozycję zawiązania komunikacji międzypaństwowej, w której wpływy obydwu stron byłyby w równowadze. Pertraktacyj na razie nie zakończono.

Kluby lotnicze w r. 1929. W r. 1929 były czynne następujące Aerokluby: 1) Argentino (Buenos Aires), 2) Centro de aviacion civil (Buenos Aires), 3) Rosario (Rosario de Santa Fe), 4) Cordoba (Cordoba), 5) Tokuman (Tokuman), 6) Santiago del Estero (tamże), 7) Mendoza (tamże), 8) Parana (tamże), 9) Corrientes (tamże), 10) San Juan (tamże), 11) Chaco (Resistencia), 12) Bahia Blanca (tamże), 13) Junin (Junin, Buenos Aires), 14) Las Flores (tamże), 15) Saenz Pena (Saenz Pena, Chaco), 16) Concordia (Entre Rios, Concordia).

BELGJA

Rozwój komunikacji lotniczej w Kongo. Założona w r. 1923 przez rząd „Sabena" (Société Anonyme Bélge d'Exploitation de la Navigation Aérienne), posiadająca kapitał 20 mil. fr, podzieliła się ostatnio na dwie sekcje:

1) Sabena - Europe, obejmującą linje europejskie oraz

2) Sabena-Afrique, działająca na terenach belgijskich i sąsiednich w Afryce.

Ta ostatnia obsługuje obecnie następujące linje:

1) Linja „Roi Albert" (2275 km.) łącząca dalsze Kongo z Katangą, z lądowaniami w Léopoldville (350 km. z Bomy), Lulnaburg (990 km) i końcem w Elisabethville (935 km.),

2) Linja Lulnaburg—Lusambo—Tshofa—Kongolo (825 km.),

3) Linja Lulnaburg-Tshikapa (175 km),

4) Linja Léopoldville — Bandundu— Inongo (Jezioro Leopolda II)— Coquilhatville (735) km.). Połączono więc wszyst-

kie ośrodki Konga belgijskiego z Bomą, jednym z największych portów towarowych Afryki. Sabena — Afrique posiada 8 trzymotorowych (jeden 350 KM Rolls-Royce i dwa 230 Siddeley - Puma) płatowców Handley - Page (1 tona towarów albo 10 pasaż.) i 4 jednomotorowe (230 Siddeley - Puma) de Haviland (350 kg. lub 4 pasaż.). W tym roku projektowane jest wprowadzenie 3-motorowych Fokkerów, których licencję zakupiono w Belgji, oraz rozszerzenie sieci do 6000 km. przez uruchomienie następujących linij:

1) Coquilhatville—Libenge (450 km.) jako częściową realizację połączenia z Bruksellą,

2) Przedłużenie linji Lulnaburg—Kongolo do Albertville (Jezioro Tanganika) i Usumbuva (700 km.),

3) Coquilhatville—Stanleyville przez Basankuru, Lisala i Bumba (1000 km.).

4) Stanleyville — Kilo-Moto (kopalnia złota)—Kasemji (Jezioro Alberta)—Redjaf nad Nilem.

Sabena - Europe wprowadziła od października loty nocne na linji Bruksella—Ostenda—Londyn, przyczem elektryfikację drogi wykonała firma niemiecka A. E. G. Linja ta jest ważnym członem na szlaku Moskwa—Królewiec—Berlin—Hannover—Kolonja—Bruksella—Londyn.

CHINY

Otwarcie linji Szanghai - Nankin - Hankau. Od dn. 10 października czynną jest linja Szanghai - Nanking - Hankau, uruchomiona przez American - Aviation Exploration Inc. łącznie z Narodowem Chińskiem Tow. Żeglugi Powietrznej. Długość linji wynosi 1950 km. Po kilku latach Tow. American Aviation Exploration, subsydjowane obecnie przez rząd chiński, obowiązane jest ustąpić, przekazując materjał lotniczy wymienionej linji narodowej.

Płatowce amerykańskie dla wojska. Nowym przykładem zdobywania rynków orjentalnych dla przemysłu amerykańskiego jest zamówienie przez rząd chiński w fabryce Chance Vought Co 12 płatowców do bombardowań typu „Corsavi".

DANJA

Jupitery w armji. Wojska lotnicze, które prowadziły od dłuższego czasu badania nad motorami Bristol-Jupiter, obecnie zamówiły znaczną liczbę tychże w zakładach angielskich.

FRANCJA

Rekord kobiecy. F. A. I. zatwierdziła w klasie C rekord kobiecy długotrwałości lotu, dokonany przez p. Maryse Bastie na jednopłatowcu Caudron z 40 KM Salmsonem w dn. 28 czerwca 1929 r., wynoszący 26 godzin 47 min. 30 sek. lotu.

Budżet lotniczy na r. 1930 r. Francuski budżet na r. 1930 przewiduje na wydatki 2.100.000.000 fr., co jest nowym podkreśleniem dążenia do zajęcia przodującego stanowiska w lotnictwie. Komisja finansowa parlamentu zgadza się naogół na podwyższenie funduszów lotnictwa i dokona prawdopodobnie tylko niewielkich skreśleń.

Lot Hanoi—Paryż. Costes i Bellonte, którzy w czasie od 27 do 29 września, w 51 godzinach lotu przebyli przestrzeń 8000 km, dzielącą Paryż od Teritsukar (koło Władywostoku), w dniu 15 października wyruszyli dalej na swoim Znaku Zapytania (Breguet 19) do Hanoi, skąd, po zabraniu 100 kg. poczty (12.000 listów) odlecieli 17 listopada o g. 6 m. 45 rano z powrotem do Paryża. O g. 17 w dniu startu wylądowali w Kalkucie i po nabraniu materjałów pędnych odlecieli o g. 21,30 do Karachi, gdzie przybyli 18 t. mies. o g. 13,30. Z następnego etapu—Aleppo—chciano przelecieć bezpośrednio do Paryża,jednak wyjątkowo niepomyślne warunki atmosferyczne zmusiły lotników do dwóch międzylądowań: 1) w Atenach o g. 3 w dn. 20 listopada i 2) w Rzymie o 16,30 tegoż dnia. Zakończenie lotu nastąpiło w Le Bourget o g. 11,30 po przebyciu 12,110 km. w 4 dni 12 godzin.

Rohrbach-Romar we Francji. Rząd francuski zamówił w zakładach Rohrbacha łódź latającą typu Romar za cenę około 1 mil. marek niem., która to suma ma być odtrącona z zobowiązań Niemiec względem Ententy.

Z przemysłu lotniczego. Pod wpływem polityki p. Laurent Eynac, ministra francuskiego lotnictwa, utworzono koncern pod nazwą „Société Générale Aeronautique", do którego weszły fabryki: Nieuport-Delage, Hanriot i Lorraine. Łączny kapitał koncernu wyniesie 325 mil. fr., z czego na tow. Lorraine wypada wkładu 100 mil. fr.

Przewidywana jest budowa w Saint Etienne wielkiej fabryki lotniczej, pracującej najnowszemi obrabiarkami i według ostatnich zdobyczy organizacji pracy. Bezwzględnie koncern taki może wydatnie przyczynić się do wzmocnienia stanowiska Francji na rynkach europejskich, to też Niemcy nie tają swego niezadowolenia z powyższego obrotu rzeczy.

Należy również zanotować zamianę firmy Gourdou-Leseurre na tow. akc. o kapitale 10 mil. fr. oraz podwyższenie kapitałów tow. Gnôme et Rhône z 14,4 do 30 mil. fr. i Avion René Cousinet z 1,2 mil. na 3,75 mil. franków.

Zawody bezpieczeństwa lotu. Z inicjatywy Service Central de la Sécurité Aerienne, Komitet Francuski Propagandy Lotniczej rozpisał konkurs bezpieczeństwa, wyznaczając nagrody w wysokości 250.000 fr. Dotychczas otrzymano 33 zgłoszenia. Utworzono nagrodę za użyteczność zgłoszonych urządzeń, gdyż większość wynalazków z dziedziny zapewnienia bezpieczeństwa lotu nie została wystarczająco zbadana. Do konkursu dopuszczone są jedynie firmy francuskie.

XII Salon międzynarodowy w Paryżu. Francuska Izba syndykalna przemysłów lotniczych ustaliła ostatecznie datę XII Salonu, odbywającego się w Grand-Palais, na 28 listopada — 14 grudnia 1930 r.

Lot Sevilla—Pernambuco. Po dłuższych wstępnych próbach, mających na celu zbadanie własności w locie płatowca Breguet-Bidou, 450 Lorraine, kapitan Challe i major armji urugwajskiej Larre-Borgès odlecieli 15 grudnia o godz. 12,30 z lotniska w Sevilli, z zamiarem przebycia oceanu. 16 grudnia o g. 6,30 przelecieli nad archipelagiem Zielonego Przylądka i wyspą Mayo. Już o g. 20 Challe wszedł w stały kontakt radjowy ze stacjami amerykańskiemi komunikując, iż wszystko na pokładzie w porządku. Następnie nastała przerwa w otrzymywanych komunikatach i dopiero 17 grudnia otrzymano wiadomość, iż lądowanie nastąpiło między 5 a 6 rano, o kilka kilometrów od San Antonio w prowincji Rio Grande del Norte.

Łącznie w 36 godzin przebyto przestrzeń 6050 km nad Atlantykiem, do czego należy doliczyć czasy i przestrzenie przelotów nad lądem. Przy lądowaniu aparat uległ rozbiciu a piloci odnieśli rany.

Lot Costes'a i Codos'a — 8016 km. Celem pobicia rekordu odległości w obwodzie zamkniętym, wystartował w dn. 15 grudnia Costes i Codos z lotniska Barda na Breguet — Hispano-Suiza 650 KM „Znak Zapytania". Pomimo ogólnej wagi 6200 kg. (w czem 5200 l. benzyny), aparat w 38 sekund znalazł się w powietrzu, rozpoczynając o g. 8,50 oficjalnie lot. Na 15 przelotach Istres — Awinjon, 41 Awinjon — Narbonne i 7 Nimes — Narbonne przebyto ogólną przestrzeń 8016 km. w 52 g. 34 min. Podczas ostatnich godzin lotu piloci musieli walczyć z mistralem o szybkości 108 km/godz.

Wylądowawszy o g. 13,24, posiadali jeszcze w zbiornikach 400 litrów benzyny.

GRECJA

Grecja zamawia płatowce w Czechosłowacji. W Atenach odbył się konkurs na dostawę płatowców, w którym uwzględniono szybkość poziomą, wznoszenia, pułap oraz zdolność do akrobacji. Udział wzięły płatowce: Amiot, Devoitine-Jockey, Avia 33 i Letov S 31.

Komisja wojskowa po zbadaniu dokładnem maszyn w locie, oraz ich użyteczności, obrała jako najodpowiedniejszy dla armji greckiej płatowiec Avia 33.

HOLANDJA

Linja Amsterdam — Batavia. Po dłuższej bezczynności uruchomiono znowu linję Amsterdam—Batavia, czynną co 14 dni. Jest ona obsługiwana przez 3-motorowe Fokkery F VII (Gnôme-Rhôme „Titan"), należące do Koninklijke Luchtvaart Maatschappij. Lot trwa 10 dni i odbywa się wzdłuż trasy Amsterdam — Budapeszt — Konstantynopol — Aleppo — Bagdad — Djask — Karachi — Allahabad — Akyab — Bangkok — Rangoon — Batavia.

General Motors a Fokker. Zakłady Fokkera w Holandji zaprzeczają oficjalnie wiadomości o wstąpieniu do konsorcjum General Motors. Jak wiadomo, General Motors kontroluje działalność fabryki Fokkera w St. Zjednoczonych.

ITALJA

Wystawa i zawody samolotów turystycznych. W maju 1930 r. odbędzie się na lotnisku rzymskiem Littorio pierwsza wystawa, połączona z lotem okrężnym samolotów turystycznych.

Projektowana wyprawa Nobilego. Generał Nobile oświadczył w wywiadzie z niemieckimi korespondentami, że narazie nie ma zamiaru organizować nowej podróży do bieguna. Ma jednak nadzieję, że ze sprzedaży swoich dzieł osiągnie fundusz, potrzebny do rozpoczęcia przygotowań do następnej ekspedycji, której koszta oblicza do pięciu miljonów.

KANADA

Oświetlenie linij nocnych. Ministerstwo Obrony Narodowej, kierujące w Kanadzie lotnictwem cywilnem, zawarło z firmami General Electric Comp. i Highway Ligthouse Comp. umowy, dotyczące oświetlenia szlaków komunikacyjnych. General El. Comp rozpoczęła montaż między Winnipeg i Hamilton 5 latarni elektrycznych a Highway Light. 11 acetylenowych. Te same urządzenia mają być zmontowane na linji Winnipeg—Regina—Moose Jons — Medicine — Ilat—Calgary w liczbie 14-tu 16½-metrowych wież oświetleniowych elektrycznych i 47 acetylenowych. Te ostatnie ustawione są w odstępach 16 km. Oprócz tego oświetlenie elektryczne, widzialne normalnie z odległości około 46 km., otrzymają lotniska: Windsor, London, Bredford, Hamilton i Tilburg. Koszta połączone z oświetleniem lotnisk ponoszą w połowie zarządy tychże. Należy wymienić jednocześnie budowę dwuch stacyj radjowych wskaźnikowych w miejscowościach Regina (Saskaczewan) i Forest (Manitoba).

NIEMCY

Nowy lot dokoła świata. 4 grudnia przybył do Dessau pilot amerykańskiego towarzystwa Junkers w celu przygotowania lotu transoceanicznego na samolocie W. 33. Trasa wykreślona na ten raid prowadzi przez cieśninę Beringa i wyspy Aleuckie.

Plany Luft — Hansa'y. Z powodu ustalenia subsydjów państwowych do r. 1931, Luft — Hansa opracowała dokładny plan rozbudowy, uwzględniający:

a) założenie linij transoceanicznych do Południowej i Północnej Ameryki,

b) transkontynentalnych na bliski Wschód,

c) łączących Niemcy ze wszystkiemi ośrodkami życia europejskiego,

d) utrzymanie i dostosowanie do sieci europejskiej już istniejących linij wewnętrznych.

Na chęć opanowania szlaków transoceanicznych i awjatyckich zpływa zarówno idąca w tychże kierunkach ekspansja handlu niemieckiego, jak i nadzieja, że linje te wreszcie okażą się samowystarczalne.

Jako przygotowanie do stworzenia stałego połączenia z Połud. Ameryką należy traktować tow. Condor, finansowane przez kapitał niemiecki, a utrzymujące komunikację między Rio de Janeiro a Rio Grande. Jeśli jednocześnie uwzględnimy opanowanie półwyspu Iberyjskiego przez lotnictwo niemieckie oraz szereg lotów próbnych Schrödera na Arado, mających na celu zbadanie linji, to zobaczymy, że poczyniono wszystko cęlem urzeczywistnienia planu w najbliższym czasie.

Daleki Wschód, narazie zamknięty ze względów politycznych, a mianowicie z powodu zatargów chińsko-rosyjskich, ograniczył ekspancję do szlaku Moskwa—Stambuł. Pomimo to jednak przypuszczalna długość linij Luft-Hansy wyniesie około 5,5 miljonów kilometrów.

Zamiana natomiast linij pocztowo-pasażerskich na czysto frachtowe, jak tego pragną czynniki parlamentarne, tylko w nielicznych wypadkach może się okazać rentowną, tembardziej że istnieją państwowe płatowce pocztowe, pokrywające sieć o łącznej długości 1 mil. kil.; ruch więc pasażerski zostanie zamknięty tylko na kilku linjach.

Jako nowość należy podać utworzenie eskadr „taksówek powietrznych", narazie wprowadzonych tytułem próby na linje.

Jak widać z tego, plan Luft-Hansy zakrojony jest na szeroką skalę, a jej racjonalna dotychczasowa gospodarka daje rękojmię, iż plan ten nie pozostanie na papierze.

Okrężny lot B.F.W.—M23. Zwycięstwo, odniesione zresztą zupełnie niespodziewanie przez messerschmidtowską awjonetkę na zawodach w Orly, skłoniło zakłady Bayeriche Flugzeugwerke A. G. do zorganizowania lotu pokazowego po ośrodkach niemieckich, w których są organizacje lotnicze. Pilot Stöhr pokazał w ciągu 4½ tygodnia awjonetkę w 30 miejscowościach, przyczem trasa biegła przez Niemcy środkowe aż do morza Północnego, Fleusburg, gdzie skręcała przez Westfalję, zagłębie Ruhry i Nadrenję. Pomimo niekorzystnych warunków atmosferycznych, awjonetka wyszła z przelotu zwycięsko.

Wyniki zawodów w Röhn. Ciekawą rzeczą, wobec aktualności lotnictwa bezmotorowego u nas, będzie podanie wyników ostatniego konkursu w Rhön.

Dn. 30 lipca Kronfeld przelatuje do Liendas (na wschód od Bayreuth), pokrywając przestrzeń 150 km i wznosząc się do 2160 m. ponad miejsce startu.

Lotnik Swenhoff przelatuje z pasażerem do odległego o 33.3 km. Nordheimu przy Meiningen. Lotnik Mayer 30 lipca odbywa lot, trwający 8 godzin 22 min. a Heininger w tym samym dniu osiąga 8 godzin 26 minut. Hirt 22 lipca leci do wyznaczonego w odległości 10.1 km. celu i wraca na start, uzyskując po drodze wysokości do 405 m. ponad miejscem startu.

Kiedy to my dojdziemy do takich wyników?

RUMUNJA

Rumuński rynek awjonetkowy dla Polski. Po wielkich sukcesach awjonetki produkcji i konstrukcji polskiej R.W D. istnieje możliwość pozyskania dla eksportu awjonetek tego typu rynku rumuńskiego. Podobno po nieszczęśliwym wypadku oderwania się skrzydeł u kilku zakupionych przez Rumunię awjonetek Klemm pozostała część zamówienia na te maszyny została cofnięta. Obecnie nadarza się sposobność rozpoczęcia eksportu polskiej R.W.D. do tego bliskiego i nieopanowanego jeszcze przez inne państwa rynku.

Zakupy we Francji. Jak donosi „Times", rząd rumuński zakupił 3 płatowce pościgowe Nieuport-Delage Nr. 72 z 580 KM Hispano-Suiza oraz zamówił dalsze 100 płatowców w jednej z fabryk francuskich.

Zawody o puhar Bibesco. Major Burduloin i kap. Jacolesco otrzymali od Aeroklubu Królewskiego Rumunji puhar Bibesco na r. 1929 oraz 10.000 fr. nagrody za przelot Paryż — Bukareszt na Breguet-Hispano 600 KM w 9 g. 25 minut.

SJAM

Działalność linij lotniczych. Podczas sześcioletniego istnienia linij lotniczych, przeleciano ogółem 350.000 km., przyczem przewieziono 3 697 pasażerów, 8.500 kg. poczty oraz 64.711 t. towarów.

SZWAJCARJA

2,5 miljona kilom. bez wypadku. Sprawozdania linij lotniczych w Szwajcarji na rok 1929 zaznaczają z dumą, iż zarówno w roku ubiegłym jak i poprzednich, pomimo przebycia 2,5 miljona kilometrów, nie zanotowano w komunikacji lotniczej Szwajcarji ani jednego wypadku śmiertelnego.

SZWECJA

Lotnisko komunikacyjne. Doroczne sprawozdanie z działalności komunikacji powietrznej Szwecji wykazuje wielki rozwój: 38,800 kilo przewiezionych w r. 1927 towarów w roku 1928 wzrosło do liczby 59400. Podczas sześcioletniego istnienia przewieziono 61.200 pasażerów bez żadnego wypadku. Ciekawym jest fakt wzrostu frekwencji pasażerskiej o 70% na linji Stockholm—Helsingfors.

STANY ZJEDNOCZONE

Oddział Dorniera w Stanach Zjedn. Jak komunikują, zostało utworzone tow. pod nazwą „Dornier Corporation of America", należące do grupy General Motors — Fokker Aircraft Co. Zadaniem nowego towarzystwa będzie przedewszystkiem budowa seryjna 12 motorowego Do X. Jak widać, zainteresowania General Motors w przemyśle lotniczym obejmują obecnie produkcję wielkopłatów komunikacyjnych zarówno lądowych jak i wodnych.

Przemysł balonowy w r. 1929. W ubiegłym roku czynne były następujące zakłady balonowe:

1) Aircraft Development Corp. Detroit Mich. budowa balonów całkowicie metalowych dla marynarki,

2) Goodyar Tyre and Rubber Co Akron Ohio—Małe balony luźne do celów sportowych i wojskowych,

3) Coodyear Zeppelin Corp. Akron Ohio. Posiada licencje Zeppelina i zajmuje się budową wielkich sztywnych sterowców.

Proces Handley — Page — Curtiss. Wielką sensacją jest obecnie wytoczony przez Handley — Page Curtiss'owi proces w sprawie patentu na skrzydło szczelinowe. Chodzi mianowicie o płatowiec przedstawiony do nagrody Guggenheim'a przez firmę Curtiss, która podaje na swą obronę, iż Handley—Page przywłaszczył sobie 5 jej patentów. Tak więc konkurs Guggenheima skończy się przed kratkami sądowemi.



DO NAS I O NAS



Minął rok 1929. Rok pracy i znojów na polu lotnictwa, które podejmowaliście, młodzi lotnicy, dążąc wytrwale do umiłowanego celu, realizując Wasze postanowienia, wprowadzając w czyn hasła młodzieży lotniczej. Zaledwie 12 miesięcy temu kącik „Do nas i o nas" zawierał jedynie rady i wskazówki, co jak i kiedy czynić należy, by dobrze wypełnić nałożone na nas przeznaczeniem obowiązki, dzisiaj echa prac młodych lotników, oddźwięki ich energicznej działalności na terenie całej Polski wystarczyłyby do wypełnienia książki, zatytułowanej „Jak należy pracować w kołach lotniczych młodzieży".

Niewątpliwie i prace młodych lotników w wielu, bardzo wielu wypadkach nie były wolne od wad i usterek, wielu zaczynało pracę z wielkim zapasem woli, energji i zamiłowania, wielu z nas sięgało myślą „tam, gdzie wzrok nie sięga", by, napotkawszy na pierwsze trudności, poczuć nagle chęć odwrotu i porzucić pięknie rozpoczęte dzieło. Podobne wypadki dezercji naszych „młodych" z szeregów lotniczych nie wprawiają nas, bynajmniej, w osłupienie, nie przyczyniają się do upadku i w nas „ducha lotniczego", gdyż znamy aż nadto dobrze wszystkie przeszkody i trudności, wypływające bądź z normalnych obowiązków uczniów szkół średnich, które w pierwszym rzędzie wypełniać należy, bądź powstające jako coś nieprzewidzianego, na tle „niezrozumienia" władz szkolnych lub poprostu będących następstwem nieumiejętnego kierowania biegiem wypadków; o ile trafią one na chwilę osłabienia woli i energji, prawie zawsze są powodem wygaśnięcia „świętego ognia", który wtedy zyskuje zasłużone miano „ognia słomianego".

Różnie bywało w tym roku 1929, jednak tych kilkadziesiąt sprawozdań, nadesłanych nam jako wiadomość o zwycięskiem kroczeniu naprzód w gęstwie pomysłów, projektów, przeszkód i niespodzianek, dają nam pełne zadowolenie i świadomość, że przyszłość naszego lotnictwa nie zakrywa się szarym kolorem niepewności.

Pracujmy tak nadal, jak pracowaliśmy dotychczas: organizujmy nasze szkolne koła L. O. P. P., szerzmy propagandę lotniczą tam wszędzie, gdzie ją szerzyć możemy, kształćmy się w miarę możności w naszym przyszłym zawodzie lotniczym, a napewno wielu z nas dozna uczucia prawdziwego szczęścia, dopłynąwszy do upatrzonego już teraz celu.

— — — — — — — —

Rozpoczynamy rok 1930. Rok pracy i znojów w kontynuowaniu tego, co rozpoczęliśmy w roku przeszłym.

Rozpocznijmy rok nowy nowemi zamiarami, nowemi pomysłami, celowemi w swoich założeniach a realnem dla naszych młodych sił, gdyż dobry początek—to pół pracy wykonanej.

Dla wielu ten „dobry początek" powinien oznaczać koniec pracy lotniczej w szkole średniej. Zbliża się matura. Dzisiaj świętym obowiązkiem lotniczym każdego maturzysty jest natychmiastowe zlikwidowanie tego wszystkiego, co go łączy z zachłanną pracą lotniczą w szkole i nazewnątrz jej, zapomnienie o tem, że na świecie istnieją samoloty, piloci i analfabeci pod względem uświadomienia lotniczego! Świadectwo maturalne w kieszeni — to cel Wasz najbliższy, jego zdobyciu poświęćcie całą waszą energję; całą siłą woli musicie dążyć do zapewnienia sobie indeksu studenckiego po wakacjach.

Widząc zapał młodzieży do prac lotniczych, tak L.O.P.P., jak i władze szkolne nie szczędzą jej swego poparcia i pomocy; należy więc pracować tak, by tę sympatję rozwijać i w dalszym ciągu, przynosząc jednocześnie; wypływające z tego, wielkie korzyści dla szkolnych organizacyj lotniczych. Weźmy się tylko w umiejętny sposób do „działania", a również i rok bieżący będziemy mogli pożegnać z uśmiechem zadowolenia z siebie.

TO NIEMOŻLIWE...

To niemożliwe, by wśród 700 przedstawicieli i przedstawicielek 2 państwowych szkół średnich w Brześciu nad Bugiem nie było ani jednego serca bijącego dla sprawy lotniczej, ani jednej żywszej duszy, która dążyłaby do lotu! A jednak raport delegata „Mł. Lotnika" brzmi:

„...Państwowe gimnazja męskie i żeńskie posiadają około *700 osób* uczącej się młodzieży. *Koła lotniczego niema...* W całym Brześciu w księgarniach i kioskach „Młodego Lotnika" niema. Tłumaczą się tem, że — nikt nie kupuje! Więc w Polsce są jeszcze gimnazja, w których pośród kilkuset uczniów nie znajduje się ani jeden taki, który interesuje się lotnictwem i chciałby dla lotnictwa pracować? Trudno w to wierzyć! Pewnie i w Brześciu n. Bugiem możnaby we wspomnianych szkołach wyszperać kilku lub kilkunastu czytujących z zamiłowaniem książki lotnicze, budujących modele latające, a tylko jakieś przeszkody tkwią na drodze ich zamiaru zorganizowania Koła Szkolnego L. O. P.P. Jak się dowiadujemy z dalszej treści raportu, sprawą zawiązania we wspomnianych szkołach Kół L. O. P. P. polecono

zająć się nowemu instruktorowi Kom. Woj. L. O. P. P., kap. Papieskiemu, który, mając wiele energji i własnej inicjatywy, ma dołożyć wszelkich starań, by wydobyć na światło dzienne tych wszystkich, którzy swe zamiłowania lotnicze okrywają głęboką tajemnicą i obudzić w innych chęć do pracy lotniczej.

A więc czekamy.

Z KÓŁ SZKOLNYCH

Praca L. O. P. P. na terenie szkół średnich, spotykając się ze zrozumieniem wśród nauczycielstwa i dyrektorów, przysparza z dnia na dzień nowe zastępy młodych członków Ligi. W samym Białymstoku istnieje już 15 kół szkolnych, liczących przeszło 1000 członków, przyczem ilość kół i członków wzrasta nieprzerwanie, powiększając się niemal z każdym dniem. Zarząd Kom. Pow. L. O. P. P. w Białymstoku, oceniając należycie znaczenie, jakie posiada kwestja organizowania szkolnych kół L.O.P.P., utworzył sekcję opieki nad niemi. Dla określenia dokładnego planu prac kół odbył się w dn. 1 grudnia r. z. zjazd opiekunów kół szkolnych w pow. Białostockim.

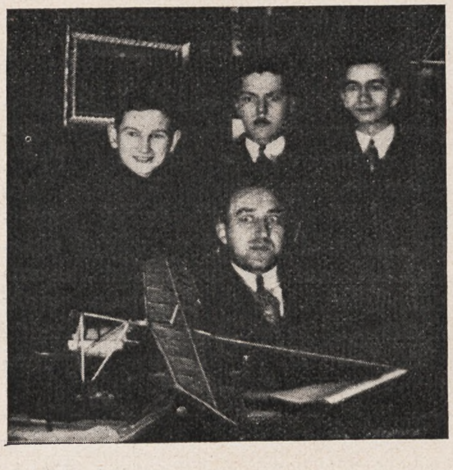
Fakt powstawania szkół L.O.P.P., do których wpisują się wszyscy, bez wyjątku, uczniowie wzgl. uczenice, nikogo już nie dziwi i nie zdumiewa.

Obecnie prace L. O. P. P. w zakresie propagandy lotniczej zostały skierowane również i do szkół powszechnych, natrafiając i tam również na grunt dobrze przygotowany ideowo, o czem świadczy np. ilość 156 członków koła w szkole powszechnej w Dąbrowie Górniczej, przyczem sama inicjatywa zorganizowania koła wyszła od uczniów. Prace kół szkolnych, do niedawna jeszcze zamknięte w ciasnych ramkach modelarni lotniczej, wykraczają obecnie z granic dotychczasowych, gdyż młodzi lotnicy zaczynają propagować lotnictwo wśród społeczeństwa, zabierając głos na ulubiony temat w pismach oraz organizując liczne imprezy propagandowe, jak np. wieczory lotnicze, akademje, chwilki lotnicze i t. p. Że nie jest to tylko twierdzeniem bezpodstawnem, przekonują nas niezbicie liczne sprawozdania z pracy, nadsyłane nam przez poszczególne koła, z których najcharakterystyczniejsze i najciekawsze podajemy niżej.

Szkolne Koło L. O. P. P. w Poznańskiej Szkole Dokształcającej rozpoczęło swój żywot w listopadzie r. z. i, dzięki energji organizatora, p. Rudnickiego, wstępnym bojem zdobyło sobie sympatję wszystkich uczniów, którzy dla zamanifestowania swoich zamiłowań lotniczych, jak jeden mąż zażądali legitymacyj zwyczajnych członków L.O.P.P. W skład Zarządu Koła weszli: J. Gumny jako prezes, W. Figlewski—sekretarz, B. Zieliński — skarbnik.

W dniu 30 października r. z., dzięki inicjatywie p. prof. Gliszczyńskiego, powstało Koło L.O.P.P w gimn. im. Przemysława w Rogoźnie. W skład Zarządu Kółka wszedł w roli prezesa M. Radomski, wice-prezesa—p. E. Nowak, jako sekretarka—p. Delekcianka, jako skarbnik — p. E. Jenz. Opiekunem Koła został p. prof. Gliszczyński. Prace lotnicze Koła są prowadzone w dwóch kierunkach: propagandowym (sekcja propagandowa) i modelarskim (sekcja modelarska). W ciągu pierwszego miesiąca istnienia Koła staraniem sekcji propagandowej zostały wygłoszone na zebraniach 3 referaty: „O modelarstwie", „O materjałach potrzebnych do budowy modeli" i „O propagandzie lotniczej wśród młodzieży szkół średnich". Sekcja modelarska, posiadająca własny warsztat w przeznaczonej na ten cel sali rysunkowej, posiada obecnie 28 członków, budujących modele latające typu „Parasol W. W." oraz kilka modeli redukcyjnych. Obecnie Kółko w Rogoźnie liczy 66 członków.

Nie mniej ciekawe wiadomości posiada komunikat, nadesłany nam przez Zarząd Koła L.O.P.P. przy Samopomocy Uczniowskiej gimn. państw. im. Traugutta w Częstochowie, zorganizowanego tam już w r. 1927. I w tem Kole również członkowie jego mają możność pracowania w dwóch sekcjach: lotniczo-propagandowej i modelarskiej.



Kierownicy Koła przy gimn. im. Traugutta w Częstochowie: St. Kwietniak, Cz. Bankiewicz i M. Ludziński oraz kurator prof. W. Łączyński.

Nie ograniczając swej pracy tylko do wygłaszania referatów na zebraniach, sekcja propagandowa dawała niejednokrotnie znak swojego istnienia na łamach pism częstochowskich oraz umieszczała piękne artykuły w miesięczniku samopomocy—„Świat Szkolny".

Sekcja modelarska rozwija swoją działalność we własnym warsztacie, zaopatrzonym we wszystkie najniezbędniejsze narzędzia i materjały konstrukcyjne. Ilość ogólna członków Koła wyraża się okrągłą liczbą 100.

W skład obecnego Zarządu wchodzą p.p. Bankiewicz i Kwietniak jako kierownicy oraz Ludziński w charakterze sekretarza. Kuratorem Koła jest p. prof. Łączyński. Charakterystycznym i godnym uwagi jest fakt, że prace Koła finansuje całkowicie Samopomoc.

Prawdziwem zrozumieniem celu istnienia Koła Szkolnego oraz obraniem właściwej drogi, nieomylnie do tego celu wiodącej, wyróżnia się sprawozdanie Koła Szkolnego L.O.P.P. przy gimn. im. Mikołaja Kopernika we Włodzimierzu, zorganizowanego w dniu 16.XI.29 r. Na zebranie organizacyjne oprócz uczniów przybył również delegat Kom. Pow. L.O.P.P., prawdziwy przyjaciel młodzieży lotniczej, p. Zaborowski, oraz przedstawiciel rady pedagogicznej, p. prof. Schneider. Zebranie zagaił, jako przyszły prezes Koła, p. Żurakowski, streszczając w krótkiem przemówieniu cele i zadania Koła szkolnego L. O. P. P., poczem zebrani wysłuchali w skupieniu rad i wskazówek o charakterze technicznym i organizacyjnym p.p. delegatów. W skład Zarządu weszli p.p.: E. Żurakowski jako prezes, J. Deczyński – wice-prezes, B. Gebhard—sekretarz oraz W. Ciwiński jako skarbnik.

Pracę Koła rozpoczęto propagandą lotnictwa na terenie szkoły przez wygłoszenie kilku odczytów i referatów. Po uzyskaniu subsydjów, zostanie otwarta modelarnia lotnicza. Pozatem stałym punktem programu będą wygłaszane co 2 tygodnie „Chwilki lotnicze" oraz odczyty, ilustrowane przeźroczami. Całokształt pracy będzie stale korygowany i uzupełniany wskazówkami i radami delegata rady pedagogicznej, p. prof. Schneidera i przedstawiciela Kom. Wojewódzkiego L.O.P.P.

W dniu 30 października r. z. zostało zorganizowane Koło szkolne L.O.P.P. w Państwowej Szkole Rzemieślniczej w Białymstoku. W chwili powstania tego Koła zapisało się do niego odrazu 34 uczniów. Opiekunem Koła jest prof. W. Klewicki. Do Zarządu weszli następujący uczniowie: Cz. Urbanowicz—prezes, C. Suszyński—wice-prezes, A. Żukowski i S. Perkowski—sekretarze oraz H. Prokop—skarbnik. Oprócz Koła L.O.P.P. w Państw. Szkole Rzemieślniczej, powstały w Białymstoku w listopadzie r. z. dalsze 3 Koła Szkolne: Koło Nr. 11 w szkole zawodowo-dokształcającej, liczące 96 członków, którem opiekuje się p. Dubiain, Koło Nr. 13 w szkole powszechnej Nr. 7 w Antoniuku Fabrycznym, posiadające 84 członków, znajdujące się pod opieką p. Br. Duszlanki, oraz Koło Nr. 14, istniejące w szkole powszechnej Nr. 11, do którego wpisało się 38 członków. Opiekunem tego Koła jest p. J. Szaniowski.

NASZA POCZTA

Jak dotychczas, tak i nadal będziemy dążyć w tym dziale do nawiązania jaknajściślejszego kontaktu między młodymi czytelnikami działu „Do nas i o nas" a Redakcją. Dla uniknięcia nieporozumień oraz dla ułatwienia sobie pracy, prosimy o pisanie pytań, na które mamy dać odpowiedź w „Naszej Poczcie" na osobnej karteczce, a nie łączenie ich z treścią sprawozdań wzgl. komunikatów. Prosimy zwłaszcza o rozdzielanie na osobne kartki spraw czysto administracyjnych, dotyczących n.p. prenumeraty „Mł. Lotnika", oraz sprawozdań z działalności Kółek. Kończąc tę przedmówkę, damy Wam, młodzi czytelnicy, jeszcze jedną wskazówkę: piszcie do nas jaknajwięcej, piszcie o wszystkiem, co ma z Waszemi pracami lotniczemi związek, dzielcie się z nami Waszemi radościami i przykrościami, powodzeniami i niepowodzeniami, a my ze swej strony będziemy starali się zaspokoić wszystkie Wasze życzenia.

Wspaniały rekord Grzeszczyka spowodował niebywały potop listów, których jedyną treścią jest prośba o plany taniego, prostego w konsrukcji, a pomimo to

posiadającego dobre własności lotne szybowca. Pragnąc przyjść z pomocą tym wszystkim, którym jedynie brak planów konstrukcyjnych stoi na przeszkodzie do zbudowania płatowca bezsilnikowego, „Mł. Lotnik" rozpoczął starania o uzyskanie takich planów od Związku Awiatycznego. O wyniku tych starań będziemy mogli powiadomić prawdopodobnie już w następnym numerze „Mł. Lotnika".

W. P. M. R. w Rogoźnie Szkolne Koło L.O.P.P., którego jest Pan prezesem, należy zgłosić do najbliższego Kom. Pow. L.O.P.P. lub też do Kom. Wojewódzkiego L.O.P.P., gdyby powiat, w którym Pan zamieszkuje, nie posiadał komitetu powiatowego.— Składki miesięczne, jako członkowie L.O.P.P., powinni Panowie wpłacać do Kasy tego Kom. L.O.P.P., w którym zostanie zarejestrowane Koło. Odznaki członkowskie i legitymacje wyda Panom również tenże Kom. L O.P.P. Członkowie L O.P.P. mają prawo otrzymywać 20% zniżki przy nabywaniu biletów na przelot samolotem pasażerskim, kursującym na wewnętrznych szlakach linij lotniczych „Lot".

W. P. E. K. w St. Ciepielowie. List Pana, jak wogóle każdy list skierowany do nas, którego treść tchnie szczerem zamiłowaniem do lotnictwa, sprawił nam prawdziwą przyjemność. Ulegając zawartej w nim prośbie, przesłaliśmy pod podanym adresem okazowy numer „Mł. Lotnika". Bardzo dokładnych informacyj w sprawie szkół mechaników lotniczych, zawierających szczegółowe warunki przyjmowania kandydatów, może udzielić Panu Zarząd Główny L.O.P.P. (Warszawa, ul. Długa 50). Jako szkoły cywilne pilotów istnieją narazie tylko kursy pilotażu przy klubach lotniczych. Ponieważ jest Pan jeszcze bardzo młodym, choć pełnym zamiłowania i entuzjazmu lotnikiem, szczerze radzimy Panu ograniczyć tymczasem swoje prace lotnicze do prywatnego poznawania elementarnych zasad lotnictwa przez czytanie odpowiednich książek i pism, oraz praktyczne zajęcia takie, jak budowa modeli latających, a po dojściu do pewnej wprawy, budowa szybowca i t. p.

Obecnie najważniejszą rzeczą powinna być dla Pana troska o zdobycie wykształcenia w zakresie szkoły średniej, by po ukończeniu jej móc starać się na Politechnice o uzyskanie dyplomu inżyniera lotnictwa. Aby dokładniej wyrazić Panu swoje rady, prosimy o przysłanie nam odpowiedzi na następujące pytania: jakie wykształcenie Pan posiada, jakie warunki materjalne, jak dawno interesuje się Pan lotnictwem i w czem to się przejawia?

W. P. Ornass w Sępolnie. O szybowcach wypowiedzieliśmy się we wstępie do „Naszej poczty". Zarówno opis budowy modeli latających jak również i liczne ich plany zawierają książki W. Woyny i B. Grzeszczaka, które może Pan sprowadzić bezpośrednio od wydawcy (Zarząd Główny L.O.P.P., Warszawa, ul. Długa 50).

W. P. J. K. w Kaliszu. Bezwzględnie radzimy Panu, jako uczniowi, który w roku bieżącym otrzyma świadectwo dojrzałości, wstąpić na Politechnikę Warszawską, która posiada opinję jednej z najlepszych w Europie. Wprawdzie ukończenie jej i zdobycie dyplomu inżyniera lotnictwa wymaga wielkiego nakładu pracy i wytrwałości, ale przecież „bez pracy—niema kołaczy", a osiągnięcie zamierzonego celu wynagrodzi pańską pracę „po królewsku". Nie jest zbyt wielką sztuką osiągnięcie celu łatwego do zdobycia, a zdobywanie tego, co jest prawdziwą niemożliwością dla innych, stanowi charakterystyczną własność prawdziwego lotnika, który żyje, by wzlatywać nad poziomy. nad szarą linję przeciętności i codzienności.

W. P. J. D. w Chodowicach. Pragnie Pan, by redakcja „Mł. Lotnika" „dorobiła" plany konstrukcyjne awjonetki do podanych charakterystyk budowy i własności lotnych. Czy aby nie za wielkie wymagania? Przecież Redakcja nasza nie posiada własnego biura konskrukcyjnego! Ogólny i bardzo pobieżny opis konstrukcji takiej, jakąby Pan chciał mieć, awjonetki, znajduje się w 2 (52) numerze „Mł. Lotnika". W opisie tym, jak Panu wiadomo, wymieniony jest materjał konstrukcyjny: metal. Czyby Pan miał możność zbudowania awjonetki metalowej? Prawdopodobnie chciałby ją Pan przerobić na drewnianą, a to byłoby niczem innem, jak tylko zaprojektowaniem zupełnie nowego płatowca, zbliżonego tylko w niewielkim stopniu (wygląd zewnętrzny) do pierwowzoru. Jeżeli rozporządza Pan odpowiedniemi zasobami materjalnemi, radzilibyśmy zwrócić się ze swoją prośbą do jednej z fabryk samolotów w Polsce.

Tańszym sposobem rozwiązania tego problemu będzie zwrócenie się z prośbą do jednej z fabryk lotniczych, produkujących samoloty sportowe, o odprzedanie planów jednej z budowanych obecnie awjonetek. Prawdopodobnie jednak żadna z tych rad nie przypadnie Panu do gustu, wskażemy więc najpewniejszą i niezawodną drogę, u końca której znajdzie Pan awjonetkę własnej konstrukcji: zdobycie matury i wstąpienie do Sekcji Lotniczej Politechniki Warszawskiej.

KĄCIK MODELARSKI

MODEL KADŁUBOWY „B G 99"

Rozpoczęcie budowy naszego modelu poprzedzimy wykonaniem jego rysunku w naturalnej wielkości z załączonego poniżej planu. Rysunek taki do budowy modelu kadłubowego jest niezbędny. Wykonanie jego modelarzowi, wprawionemu już w rysowanie modeli poprzednich, prostszych typów nie sprawi wiele kłopotu.

Pracę przy budowie rozpoczynamy od wykonania kadłuba. Składowemi jego częściami są: 3 podłużnice kadłubowe (tylko 3, gdyż kadłub w przekroju ma kształt zbliżony do trójkąta z wierzchołkiem położonym u dołu), połączone ramkami ze sklejki.

W zależności od posiadanych przez nas materjałów, możemy użyć na podłużnicę listewki drewniane o przekroju 3×3 m/m lub z braku tychże — 6×2 m/m. Ramki robimy ze sklejki (najlepiej lotniczej) grubości 1,5 m/m lub 2 m/m. W wypadku używania podanych drugich wymiarów listewek i sklejki — obciążamy, oczywiście, model zupełnie zbędnym ciężarem.

Długość i kształt podłużnic wymierzamy z wykonanego przez się rysunku, przyczem dolną podłużnicę musimy dość znacznie wygiąć nad płomieniem lampki spirytusowej (w celu lepszego wykorzystania wytrzymałości listewek prostokątnych 6×2 m/m umieścimy je na sztorc), górne zaś lekko do wewnątrz w miejscach, gdzie linje kadłuba zaginają się. Kształt poszczególnych ramek (na rysunku są one oznaczone kolejnemi numerami) musimy odrysować osobno, posługując się zamieszczonemi wzorami.

Następnie rysujemy kolejno ramki na sklejce, zwracając uwagę na zachowanie wycięć na podłużnice (kształt tych wycięć zależny jest od przekroju użytych listewek) oraz otworu środkowego, wykonanego celem zmniejszenia wagi modelu. Ścianki boczne naszych ramek muszą mieć lekką krzywiznę, zaś ścianka górna stanowi linję prostą.

Ramki wycinać możemy piłką lub ostrym nożem. Przed przymontowaniem do podłużnic, wiercimy w nich otworki o średnicy 1 m/m w miejscach oznaczonych lit. „A", oraz na podłużnicach oznaczamy ołówkiem miejsca, gdzie winny znajdować się ramki. Mon-

taż zaczynamy od przywiązania 3 ramek największych (Nr. 2, 3, 4) do podłużnic górnych. Przywiązywać najlepiej zwykłemi, szaremi nićmi, po uprzedniem posmarowaniu miejsc łączonych syndematem. Podłużnice powinny ściśle dolegać do wycięć w ramkach, oraz po zawiązaniu stanowić z niemi silnie spojoną całość.

Teraz kolejno, w odpowiednich miejscach przymocowujemy ramki mniejsze. Następną czynnością będzie przymontowanie dolnej podłużnicy, przyczem kolejność przywiązywania pozostaje ta sama, jak wyżej.

Przy montowaniu ramek trzeba uważać, aby były zachowane właściwe odległości i aby ramki nie krzywiły się, a przez to i cały kadłub nie był skręcony.

W celu wzmocnienia podłużnicy dolnej, sztukujemy ją tuż przed ramką Nr. 1 bambusem o przekroju 3×3 m/m (bambus wyginamy według rysunku). Połączenie bambusu z listewką (podłużnicą dolną) uskuteczniamy w sposób następujący: obydwie listewki (bambus i drzewo) zacinamy na długości 2 cm. na klin i po nasmarowaniu syndematem owijamy połączenie nićmi.

W przedniej części kadłuba umieszczamy klocek-łożysko osi śmigła, oraz w końcu kadłuba haczyk do zaczepienia gumy. Sposób wykonania tego szczegółu ilustruje rysunek „B".

Mamy więc już szkielet kadłuba skończony, pozostaje usztywnić go nitkami w płaszczyźnie poziomej górnych podłużnic.

Teraz możemy przymontować podwozie. Golenie tylne, oraz przednie wyginamy z listew bambusowych o średnicy 4 m/m (obie golenie przednie z jednego kawałka bambusu oraz tylne również z jednego kawałka). Do przymocowania ich do kadłuba używamy kleju i nici.

Końce goleni łączymy nicią, wpuszczając między nie goździk z końcem spłaszczonym (w celu lepszego dolegania) z założonym uprzednio na nim kółkiem (średnica kół = 50 m/m).

Szczegółowy opis wykonania sterów oraz skrzydeł, dla modelarza zamierzającego zbudować model kadłubowy (a więc już zaawansowanego w budowie modeli), podawać będzie zbytecznem.

Zaznaczamy tylko, iż do wykonania krawędzi przednich i żeberek w skrzydle oraz sterze wysokości używamy bambusu o przekroju 1×4 m/m (żeberka mogą być nieco cieńsze), zaś na podłużnice — listewek drewnianych o przekroju 6×2 m/m z odpowiednio zaokrąglonemi górnemi kantami.

Ster wysokości robimy całkowicie z bambusu. Żeberka skrzydła lekko wyginamy od spodu w ten sposób, aby jaknajwiększe ich wygięcie przypadało w $^1/_3$ długości żeberka i samo wygięcie nie przekraczało odchylenia w tem miejscu 10 m/m od prostej, łączącej początek z końcem żeberka.

Tę czynność uskuteczniamy, oczywiście, po zmontowaniu żeber z krawędzią przednią i tylną podłużnicą drewnianą. W celu zwiększenia stateczności modelu, skrzydła lekko podginamy do góry, tuż koło żeber wewnętrznych. W ten sposób przygotowane skrzydło możemy podkleić bądź to kalką przeźroczystą, bądź też papierem, opalem lub jedwabiem. Oklejamy oczywiście od spodu, smarując syndematem żeberka i krawędź przednią (podłużnicy nie smarujemy, gdyż przez przyklejenie do niej pokrycia zdeformowalibyśmy zupełnie profil skrzydła). Po podklejeniu sterów przystępujemy do montowania ich do kadłuba (jeszcze nie oklejonego).

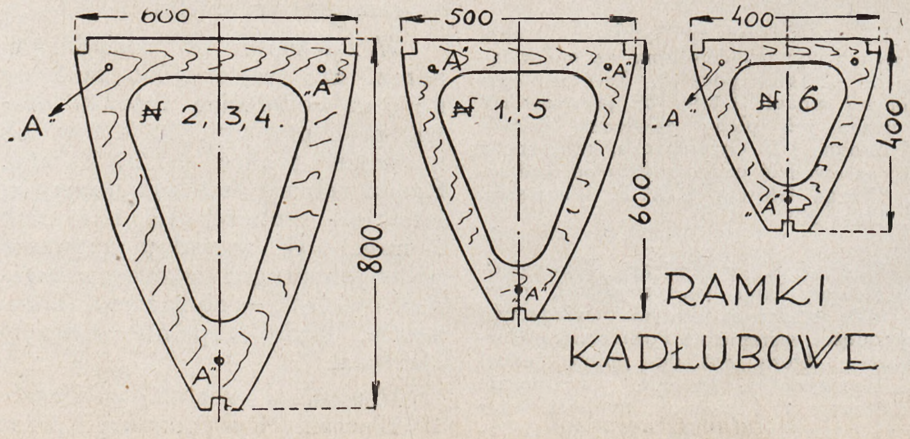
Używamy w tym celu drutu żelaznego lub miedzianego i syndematu. Krawędź przednia steru kierunkowego złączona jest z kadłubem pierścieniem z drutu o śred. 1 m/m (najlepiej szpilką do włosów). Następnie przymocowujemy płozę (z bambusu) oraz założymy śmigło i gumę.

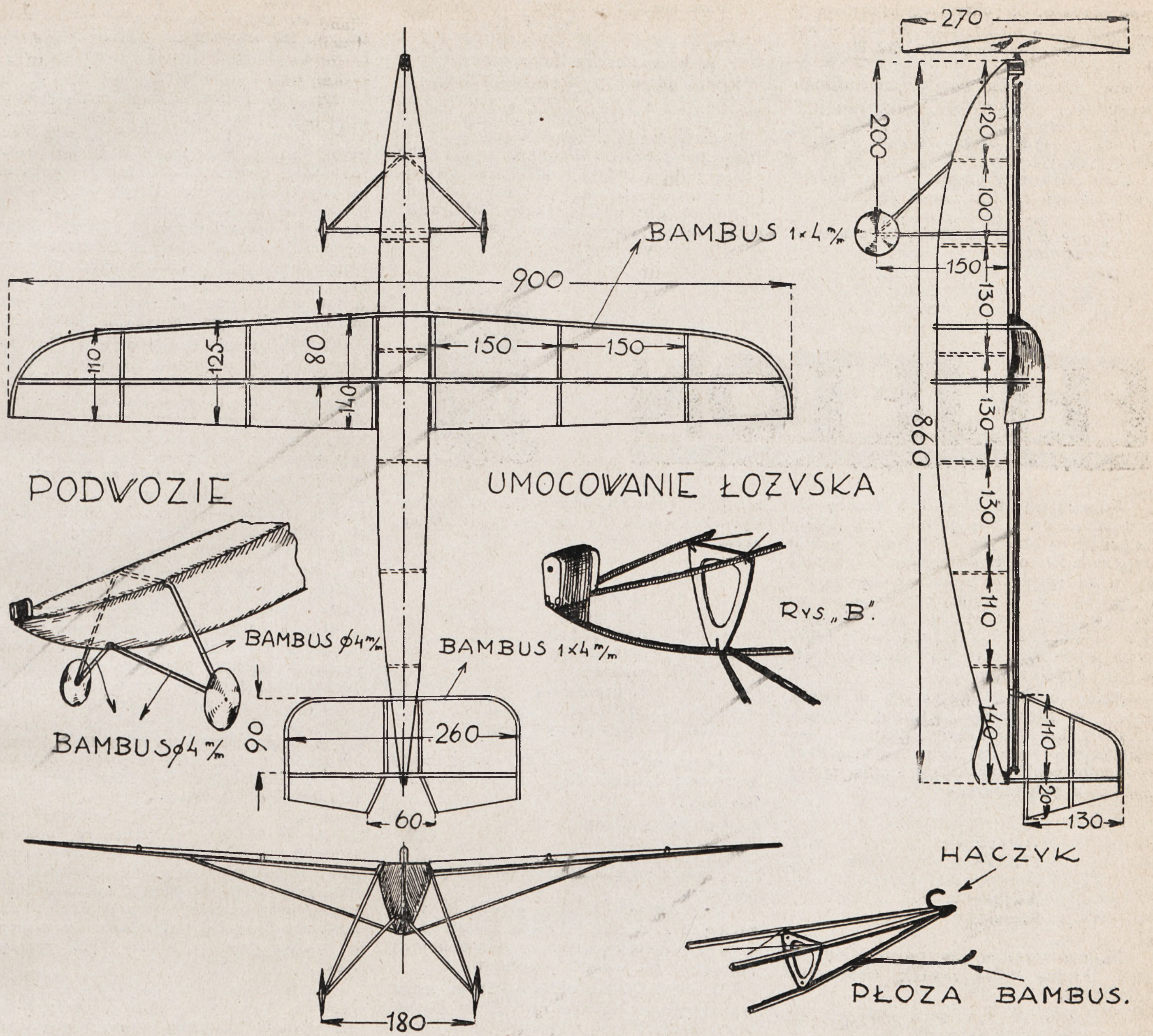
Średnica śmigła wynosi 270m/m, ilość nitek gumowych — 6 o przekroju 2×2 m/m lub w wypadku używania ciąższych materjałów do budowy — 8 nitek o takimże przekroju.

W tak przygotowanym kadłubie, ze sterami i śmigłem z założoną gumą, znajdziemy teraz jego środek ciężkości. Uskuteczniamy to przez zawieszanie kadłuba kolejno w kilku punktach i, gdy zauważymy, że kadłub, w pewnem miejscu zawieszony, znajdzie się w równowadze — będziemy u celu poszukiwań, gdyż to właśnie będzie linja, na której znajduje się szukany środek ciężkości. Po tej operacji i oznaczeniu wyraźnem szukanego punktu na podłużnicach górnych możemy okleić kadłub.

W tym celu smarujemy najpierw ramki i podłużnice zboku syndematem i każdy bok kadłuba zosobna oklejamy (osobnym kawałkiem kalki czy też materjału). Po parugodzinnem wyschnięciu obcinamy zbyteczny materjał i podklejamy w taki sam sposób kadłub zgóry (zdjąwszy oczywiście gumę przedtem z haczyków). Przymontowanie skrzydła w tym modelu jest niezmiernie proste. Położenie skrzydła określamy w ten sposób, iż $^1/_3$ długości (licząc od krawędzi natarcia) żeber wewnętrznych powinna znajdować się na 15 m/m przed środkiem ciężkości, uprzednio znalezionym na kadłubie.

Przymocowanie skrzydła uskuteczniamy drutem żelaznym lub miedzianym (cienkim), okręcając przednią krawędź oraz podłużnicę drewnianą z podłużnicami kadłuba (tu trzeba uważać, aby nie rozdzierać pokrycia). W ten sposób umocowane skrzydło wzmacniamy zastrzałami bambusowemi (uwaga, aby przy przymocowywaniu zastrzałów do skrzydeł nie pozmieniać ich kątów natarcia).





No i teraz stoi przed nami model gotowy. Możemy przystąpić do próbowania jego własności w locie. Model powinien szybować równo w powietrzu, wypuszczony z ręki, oraz startować z ziemi (z gładkiej powierzchni).

W razie zbyt silnego zadzierania się modelu do góry, skrzydło należy przesunąć nieco ku tyłowi (10 — 20 m/m) i odwrotnie, przy gwałtownem opadaniu — przesunąć skrzydło nieco ku przodowi.

Umieszczenie gumy na wierzchu (nad kadłubem) czyni model prostym w budowie i zapewnia łatwy dostęp do tego organu, który ulega częstemu uszkodzeniu przez tak zw. „przekręcenie" gumy.

Bohdan Grzeszczak.

KRONIKA

Krzewienie modelarstwa we Włoszech. Niedawno ogłoszono wyniki wielkiego Konkursu modeli latających „Premio Littorio", który był zorganizowany w sposób podobny do zasad naszego Konkursu Ogólnokrajowego.

W konkurencji wzięło udział ogółem 600 młodych modelarzy, pracujących w licznych związkach prowincjonalnych.

Pierwszą nagrodę zdobył Mulinacci, którego model osiągnął piękny wynik, przelatując 900 m. (rekord światowy). Był to jednopłat typu „Kaczka" z 2 śmigłami w układzie tandem.

Na cele konkursu posiadał komitet organizacyjny 25000 lirów (czyli około 12000 zł.). W jak znikomym stosunku pozostają te sumy do kwoty, wydawanej u nas na te cele.

Nowy podręcznik modelarski. Ostatnio został wydany przez Zarząd Gł. L. O. P. P. nowy podręcznik modelarski p. t. „Budowa Modeli Latających" instruktorów W. Kościanowskiego i B. Grzeszczaka. Zawiera on wyczerpujące wskazówki teoretyczne i praktyczne potrzebne do wykonania modeli. Znajdzie w niej zarówno początkujący, jak i stary modelarz, wiele materjału, opracowanego w formie przystępnej. Podręcznik zawiera 22 rysunki, ilustrujące poszczególne fazy budowy modelu i śmigła, oraz plany 3 modeli. Stosunkowo niska cena czyni go dostępnym dla wszystkich. Do nabycia w składnicy Zarządu Gł.L.O.P.P., Długa 50.

Konkurs modeli latających. Staraniem miejscowego Komitetu L. O. P. P. został zorganizowany w Chrzanowie miesięczny kurs modelarstwa lotniczego. W niedzielę dn. 22 grudnia 1929 r. odbył się egzamin, połączony z konkursem modeli latających.

Pomimo silnego wiatru, zebrało się liczne grono sympatyków L.O.P.P. na lotnisku, podziwiając ładnie wykonane modele oraz ich lot. Do konkursu stawało 20 słuchaczów z 37 modelami. Na specjalną uwagę zasługiwały modele, wyko-

nane przez p. Strycharskiego, pomysłu p. Wiśnickiego, a mianowicie: dwupłatowiec i kadłubowy, podobny do awjonetki p. Działowskiego.

Kurs, dzięki sprawnemu prowadzeniu go przez p. K. Gołąba i instruktorów p.p. B Wiśnickiego, J. Oszackiego, Wł. Bytowskiego i K. Strycharskiego, wyszkolił 20 instruktorów.

I-sze miejsce w grupie modeli belkowych lekkich zajął p. Gunia Jan,
II-gie — p. Madejówna Anna.

Z grupy modeli belkowych ciężkich:
I-sze miejsce p. Warzecha Jan
II-gie „ p. Plac Tadeusz
III-cie „ p. Cieplakówna Zofja.

Z grupy modeli kadłubowych:
I-sze miejsce p. Szykulski Wład.
II-gie „ p. Wiśnicki Adam
III-cie „ p. Plac Tadeusz.

Jako nagrody przyznano roczne prenumeraty Młodego Lotnika, oraz kilka podręczników z działu lotnictwa. Za najlepszy wynik otrzymał p. Gunia nagrodę wojewódkąz w postaci znaku lotniczego, wykonanego jako odlew z gipsu.

FELJETON



Wtrącać się do nieswoich rzeczy oto przyjemność w moim guście. Nie jestem lingwistą; gramatyka, ortografja, nawet wspomnienie o tych przedmiotach jeży mi włos (posiada literacka) na głowie i „ścina krew w żyłach". Niemniej, za temat czołowy dzisiejszego feljetonu obieram rozważania nad słownictwem lotniczem w zastosowaniu do aparatów cięższych od powietrza.

Mimo uchwał, powziętych w swoim czasie w literaturze fachowej, dziennikarstwie, korespondencji urzędowej, komunikatach władz oraz w książkach (pokładowych?) używa się dotąd szereg następujących określeń.

A więc:

Aeroplan
Płatowiec
Aerodyna
Awjonetka
Samolot.

Dlatego uważam, że powinniśmy podjąć jeszcze jedną rewizję słownictwa lotniczego.

Dlaczego aż tak dużo określeń dla jednej i tej samej rzeczy?

Należy zarządzić wybory jednego terminu. W konkluzji chcę podać propozycję, popartą uzasadnieniem.

A więc najpierw eliminujmy terminy najniegodziwsze.

Aeroplan. Nazwa obca, gdyby jednak była przyjęta przez słownictwo całego świata, byłaby do przyjęcia.

Płatowiec. Brzmi nieprzyjemnie, nic nie określa, nasuwa asocjacje do płatania figlów, płatków owsianych, opłatków, terminów płatności

Aerodyna. Bójcie się Boga! Panowie?!

Awjonetka. Wyraz ohydnie pieszczotliwy, zaniechany razem z „voiturette", we Francji zastąpiony terminem „l'avion leger" u nas tuła się nie wiadomo dlaczego.

Umówmy się na jedną nazwę: samolot, ponieważ przyjęła się u nas nazwa s a m o c h ó d, będąca tłumaczeniem francuskiego automobil.

W zastosowaniu do aparatu powietrznego, pochodna s a m o l o t zupełnie dobrze określa przedmiot i jego użytek, jednocześnie jest wyrazem dawno używanym w słownictwie słowiańskiem na określenie bajecznych przyrządów przenoszących bohaterów za siedem gór i siedem rzek.

A więc:

Samolot: wojskowy, pościgowy, bambardowy, łącznikowy, szkolny, transportowy, sanitarny, turystyczny i t. p.

Na określenie samolotu słabej mocy wystarczy dodanie słowa „lekki" lub „słabej mocy".

Uprośćmy słownictwo!!

A teraz kartka z mego lotniczego pamiętnika.

Wspomnienia bledną, trzeba je więc utrwalać zawczasu. Pragnę podzielić się z czytelnikiem niedawnem wspomnieniem jednego z pierwszych przelotów.

W październiku ubiegłego roku, mając ważną sprawę do załatwienia w Poznaniu, postanowiłem wyzyskać tę okoliczność do treningu w przelotach. Zapakowawszy więc jako pasażera ucznia mego, Michalaka (lekkomyślny młodzieniec), wystartowałem po obiedzie na Moth'cie w kierunku zachodnim.

Znakomici piloci radzili mi, abym od Kutna „wziął pod pachę" tor prowadzący do Poznania i leciał po nim, a napewno uniknę zbłądzenia.

Błonie, Sochaczew, Kutno—cudownie! Nabieram pewności siebie. Od Kutna mam lecieć torem, oddaję więc mapę memu towarzyszowi „do zabawy". Liczę tory, nad któremi przelatuję. Trzeci ma być tym, który mnie zaprowadzi do Poznania.

Narazie go niema, po chwili ukazuje się. Lecę terenem. Jest pochmurno, mimo to jednak orjentuje się, że światło zabardzo w nos mi świeci, a zatem lecę na południe. Telefonicznie żądam od mego pasażera „natychmiastowego zwrotu mapy". Mapę otrzymuję, niestety, w stanie niemożliwym do użycia; wielka płachta rozrzucona przez wiatr O złożeniu niema mowy; źle, że mam tylko jedną rękę wolną, w dodatku „ciska".

Pamiętam, że w takich czasach powinno się wrócić do miejsca, w którem straciło się orjentację. Miałem zamiar to uczynić, ale licho mnie pokusiło, żeby szukać toru poznańskiego.

Wiraż w prawo, rżnę na zachód. Pod nami przedziwna pustkowia, okolica nieznana, toru niema, ale za to w mgle oddalenia zaczyna majaczyć jakaś duża rzeka. Wisła, czy co? Widocznie zabardzo na prawo poleciałem. Zaczynam od rzeki uciekać w lewo, mimo to, ciągle mi się plącze przed oczami. Ogarnia mnie desperacja i złość ogromna. Postanawiam wziąć rzekę pod siebie i szukać położonego nad nią jakiego miasta, następnie wylądować i zasięgnąć języka. Oto jest miasto ze ślicznym, gotyckim kościołem.

W pobliżu miasta ogromne błonia zachęcające do lądowania. Zniżam lot, piękne błonia okazują się drobno pofałdowanym ugorem, niezdatnym do lądowania. Znajduje jednak mały skrawek płaskiego terenu; podszedłszy uważnie ląduję z triumfem. Wieśniacy w kamizelkach w poprzeczne pasy zlatują ze wszystkich stron. Pytam: „Moje ludzie, co to za piękne miasto"?—„Sieradz, a rzeka to Wisła" odpowiadają.— My do mapy Sieradza na mojej mapie niema, konfuzja wielka. Bo kto spojrzy na mapę, to się rzetelnie uśmieje ze mnie. Gdzie Rzrym, gdzie Krym?, gdzie Poznań, gdzie Sieradz?

Nic to. Jadę do Sieradza na wozie od gnoju, przywożę duże bańki od mleka benzyny ciężkiej jak licho (740). Wlewamy i konstatujemy, że o doleceniu do Poznania przy świetle dziennem niema mowy, ile że jest po czwartej. Składamy skrzydła samolotu, stawiamy dwóch chłopków z siekierami na straży, obiecuję za każdą odciętą świętokradczą rękę, któraby dotknęła Motha, poważne wynagrodzenie i, jak niepyszni, „sypiemy" do hotelu Polskiego. Zwiedzamy miasto, kupujemy mapkę Polski dla freblówek; mapa ta ma mi zastąpić wszystko. Powoli zaczynam odzyskiwać humor i znajdować miłe momenty w przygodzie. Prowadzimy dyskurs w Sieradzu o sztuce, a nadewszystko o dzisiejszych przeżyciach.

Następnego dnia gęsta mgła trzyma nas do 9-ej rano. Powoli zaczyna się przejaśniać. Ciężka benzyna powoduje pewne trudności przy zapuszczaniu silnika. Krótkość terenu (125 metrów) każe myśleć o starannem przygotowaniu startu.

Spychamy Motha na samą krawędź pola zakopujemy, płozę w rolę, którą udeptujemy. Próba silnika. Dzięki Bogu wiatr jest dosyć silny. Moth wystartował przedziwnie gładko. W godzinę i pięć minut osiągneliśmy Poznań lecąc najpierw na „rzekodromę", następnie na „kolejodromę". Dowiedziałem się z tej przygody, że można błądzić i mimo to trafić. Okoliczność ta napełniła serce moje otuchą na przyszłość. Niemniej jednak postanowiłem ćwiczyć się w aeronawigacji.

Tego samego dnia wystartowałem z Poznania do Warszawy. Zaleciałem do Włocławka, z tamtąd dopiero do Warszawy. Benzyny ledwo starczyło. Jestem niepoprawny. Teraz założyłem busolę.

T. Pruszkowski.

ZARZĄDZENIA I KOMUNIKATY WŁADZ LOTNICTWA POLSKIEGO

WYDZIAŁ LOTN. CYW. M. K.

Okólnik L. 4270/29 A.

W sprawie terminu egzaminów. Na podstawie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 8 lutego 1929 roku (Dz. U. R. P. Nr. 35 poz. 323) Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości w uzupełnieniu okólnika z dnia 21.X.1929 r., że egzaminy dla kandydatów na członków załogi statków powietrznych i członków załogi odbędą się w następujących terminach:

Egzaminy teoretyczne poczynając od dnia 17 marca 1930 r.

Egzaminy praktyczne poczynając od dnia 7 kwietnia 1930 r.

Podania o dopuszczenie do egzaminów można wnosić do dnia 1 marca 1930 roku.

Równocześnie Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że osoby mające zamiar ubiegać się o utrzymanie świadectw uzdolnienia bez poddawania się egzaminom, lub też o zwolnienie z części egzaminów (na podstawie § 15 i § 45 wyżej wymienionego rozporządzenia) winny w terminie do 15 stycznia 1930 roku złożyć podania.

Podania należy nadsyłać pocztą pod adresem Wydziału Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji: Warszawa, ul. Wiejska 3 m. 3.

w. z. Naczelnika Wydziału Lotnictwa Cywilnego

(—) *Adamowicz.*

Dn. 9.XII.1929.

KOMUNIKATY
KOMISJI LOTNICTWA SPORTOWEGO

Regulamin Komisji Lotnictwa Sportowego.

Art. 1.

Przy Aeroklubie R. P. istnieje „Komisja Lotnictwa Sportowego" (K. L. S.).

Art. 2.

K. L. S. ma na celu czuwanie nad należytym rozwojem sportu lotniczego w Polsce.

Art. 3.

K. L. S. spełnia swoje zadanie przez:

a) opracowanie planu finansowania sportu lotniczego, celem uzyskania u właściwych władz i instytucyj subsydjów na ten cel,

b) opracowanie programu rozdziału subsydjów między kluby i stowarzyszenia, służące celom sportu lotniczego,

c) kontrolowanie wykonania programu i celowości zużycia rozdzielonych subsydjów.

Art. 4.

W skład K. L. S. wchodzą:

a) delegat Ministerstwa Komunikacji

b) 2 delegatów M. S. Wojsk. (Dep-tu Aeronaut. i P. U. W. F. i P. W.)

c) delegat Ministerstwa Spraw Wewnętrznych

d) delegat L. O. P. P. (Zarządu Głównego)

e) 2 delegatów Aeroklubu R. P.

f) członkowie imiennie kooptowani.

Ilość członków kooptowanych nie może przekraczać liczby 3-ch, przyczem kooptacja nie jest obowiązkową.

Art. 5.

Członkowie K. L. S. wymienieni pod f) kooptowani są na przeciąg jednego roku, licząc od daty kooptacji. Powtórna kooptacja jest dopuszczalna. Skład K. L. S. winien być podany drogą przez Wydział Lotnictwa Cywilnego Panu Ministrowi Komunikacji do wiadomości.

Art. 6.

Kooptacja następuje w razie jednogłośnej jawnej uchwały, powziętej w obecności conajmniej $^2/_3$ członków K.L.S.

Art. 7.

Członkowie K. L. S. wybierają z pośród siebie:
1 przewodniczącego,
1 zastępcę przewodniczącego,
1 sekretarza.

Art. 8.

Członkowie K. L. S. pełnią swoje funkcje honorowo.

Art. 9.

K. L. S. posiadać może jednego płatnego fachowego referenta. Referent ten upoważniony jest do brania udziału w zebraniach K. L. S. z głosem doradczym.

Art. 10.

K. L. S. zbiera się na wezwanie swego przewodniczącego conajmniej raz na dwa miesiące. Prócz tego zebranie K. L. S. winno być zwołane w terminie siedmiodniowym na żądanie:

a) pana Ministra Komunikacji,

b) pana Ministra Spraw Wojskowych,

c) na wniosek trzech członków K L.S

Art. 11.

Uchwały K. L. S. zapadają przy obecności conajmniej połowy członków, zwykłą większością głosów, przyczem przy równej ilości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego.

Art. 12.

K. L. S. przedkłada swoje uchwały w formie odpisu protokółu Panu Ministrowi Komunikacji w drodze przez Wydz. Lotn. Cyw.

Art. 13.

Okresem sprawozdawczym działalności K. L. S. jest państwowy rok budżetowy.

Art. 14.

K. L. S. przedkłada Panu Ministrowi Komunikacji, w terminie 6-tygodniowym przed rozpoczęciem nowego państwowego roku budżetowego, szczegółowy projekt programu prac i planu realizacji budżetu na następny rok budżetowy, z uwzględnieniem wszelkich przyznanych sum i przewidzianych wydatków.

Art. 15

K. L. S. przedkłada w terminie nie później jak 2 miesiące od chwili zamknięcia roku budżetowego Panu Ministrowi Komunikacji szczegółowe sprawozdanie z ubiegłego roku budżetowego z zakresu sportu lotniczego oraz umotywowany wniosek co do sum potrzebnych dla popierania sportu lotniczego w roku następnym.

Art. 16.

K. L. S. wykonuje kontrolę przewidzianą w art. 3 pkt. c) przez upoważnionych delegatów.

Art. 17.

Z pomocy K. L. S. mogą korzystać tylko związki i stowarzyszenia (kluby) afiljowane do A. R. P.

Art. 18.

Wszelka korespondencja i księgowość K. L. S. prowadzona jest przy pomocy kancelarji i buchalterji A. R. P. prócz tego K. L. S. korzysta z lokalu A. R. P.

Okólnik nr. 1 do klubów

Przy A. R. P. powołana została przez Pana Ministra Komunikacji Komisja Lotnictwa Sportowego, jako Jego organ doradczy w sprawach dotyczących należytego rozwoju i subwencjonowania sportowych klubów lotniczych.

Członkami K. L. S. są dalegaci władz państwowych i organizacji społecznych popierających lotnictwo sportowe, mianowicie:

Aeroklub R. P.—St. de Rosenwerth, wice-prezes A. R. P.

Państw. Urząd W. F. i P. W.—Mjr dypl. I. Wądołkowski

Min Spraw Wewn.—Radca Pawlikowski

Min. Komunikacji – Kpt. R. Adamowicz.

Zarząd Gł. L.O.P P.—prof. Cz. Witoszyński, dyr. Inst. Aerodyn.

Przewodniczącym K. L. S. jest delegat A.R.P. p. St. de Rosenwerth.

Zastępcą—delegat Dep. Aeron. M. S. Wojsk kpt. pil. dr. T. St. Halewski.

Sekretarzem — delegat Min. Komunikacji kpt. R. Adamowicz.

K. L. S. spełnia swoje zadanie przez:

a) opracowanie planu finansowania sportu lotniczego, celem uzyskania u właściwych władz i instytucji subsydjów na ten cel;

b) opracowanie rozdziału przyznanych subsydjów między kluby i stowarzyszenia, mające na celu sport lotniczy;

c) kontrolowanie wykonania programu i celowości użycia rozdzielonych subsydjów

Przeto w pierwszym rzędzie K. L. S. ujmuje w swoje ręce sprawę racjonalnego podziału między kluby, zarówno już istniejące jak też nowopowstające, subsydjów udzielonych na cele sportu lotniczego przez Ministerstwa: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, Spraw Zagranicznych, Oświaty, Przemysłu i Handlu, jak też przez instytucje społeczne i samorządowe, mianowicie: L. O. P. P., banki i t. p.

K. L. S. zwraca się więc do wszystkich zainteresowanych klubów, aby od chwili obecnej zaniechały bezpośredniego odwoływania się do pomocy finansowej instytucji rządowych i społecznych; natomiast we wszelkich sprawach, dotyczących potrzeb klubów, mają one zwracać się wprost do K. L. S.

Doniosłe znaczenie posiada unifikacja sprzętu lotniczego, którym posługują się kluby obecnie i jaki zamierzają nabywać w przyszłości. K. L. S. kładzie nacisk na to, aby kluby nie zakupywały, nie zamawiały lub ewentualnie nie budowały u siebie samolotów sportowych, zanim zasięgną opinji K. L. S., której zadaniem jest pokierowanie sprawą budowy i zakupu sprzętu lotniczego w sposób, umożliwiający uniknięcia przypadkowości.

W sprawie silników o słabej mocy, należy w pierwszym rzędzie, zgodnie z polityką silnikową Dep Aeronautyki M. S. Wojsk, mieć na uwadze silniki wyrobu krajowego. Jednakże ze względu na to, że przemysł ten nie jest jeszcze obecnie dostatecznie rozwinięty, aby zadowolić zapotrzebowania sportu lotniczego, przeto należy brać pod uwagę te silniki pochodzenia zagranicznego, które określiła K. L. S. jako najodpowiedniejsze dla użytku krajowego:

Salmson	40 MK
Walter	60/85 MK
Genet	80/90 MK

Przytem K. L. S. zaznacza, że każdorazowy zakup dokonywany przez poszczególne kluby powinien być zgłaszany do K. L. S. dla ewentualnego rozpatrzenia sprawy związanej ze zniżkami cen oraz zwolnienia od cła.

W sprawie programu prac K. L. S., komunikujemy w obecnym okólniku tylko krótki zarys najbliższych czynności K. L. S., mianowicie:

a) opracowano projekt umowy afiljacyjnej lotniczych klubów sportowych do A. R. P., w którym uwzględniono wszystkie żywotne potrzeby klubu;

b) opracowano projekt regulaminu wewnętrznego A. R. P., obejmujący działalność „Rady Klubów Afiljowanych" (cele, prawa i obowiązki);

c) opracowano projekt budżetu lotnictwa sportowego na rok 1930/31 wraz z realizacją;

d) opracowano wytyczne dla nowopowstających klubów lotniczych.

Projekty te będą rozpatrzone na najbliższem zebraniu K. L. S. w dniu 6.XII r. b. i o wynikach będą kluby powiadomione w następnym okólniku.

Za K. L. S.

(—) *R. Adamowicz*

(—) *Dr. T. Halewski*

Dn. 30.XII.1930.

Projekt umowy afiljacyjnej A. R. P. z klubami

1

W celu zgodnego współdziałania we wszystkich sprawach dotyczących lotnictwa, zawarta została niniejsza umowa między A. R. P. w Warszawie. a . . . . w . . . .

2.

. . . klub, jako klub afiljowany, uznaje, że A. R. P. jest jedynie upoważniony do zastępowania jego interesów wobec centralnych władz polskich w porozumieniu z Radą Klubów Afiljowanych.

3.

A. R. P., jako jedyny klub polski, należący do F. A. I. (Fédération Aéronautique Internationale), w której reprezentuje Państwo Polskie zobowiązuje się zastępować interesy . . . klubu w stosunku do klubów zagranicznych.

4.

Teren działalności . . . klubu obejmuje wyłącznie obszar . . .

5.

Statuty, przepisy i regulaminy . . . klubu powinny być skoordynowane ze statutami, przepisami i regulaminami A. R. P. — Komisja Sportowa . . . klubu powinna bezwarunkowo przestrzegać i bezwzględnie stosować się do obowiązującego wszystkie kluby afiljowane kodeksu sportowego F. A. I. oraz do regulaminów i zarządzeń Komisji Sportowej A. R. P.

6.

. . . klub ma prawo ogłaszać we wszystkich swoich publikacjach, że jest afiljowany do A. R. P.

7.

. . . klub przyznaje A. R. P. prawo delegowania w każdej chwili przedstawiciela Komisji Lotnictwa Sportowego dla przeprowadzenia u siebie kontroli w zakresie wyszkolenia i programu oraz celowości rozchodowania otrzymanych za pośrednictwem K. L. S. funduszów.

8.

A. R. P. zobowiązuje się dostarczyć na żądanie wszystkim członkom . . . klubu wszelkich informacji i pomocy w dziedzinie lotnictwa i turystyki, jak swoim własnym członkom. Tryptyki (w chwili ich wprowadzenia) oraz wszelkie dokumenty sportowe, przewidziane przepisami i regulaminami F. A. I. oraz A. R. P., będą członkowie . . klubu otrzymywać od A. R. P. tylko przez Zarząd . . . klubu i na jego odpowiedzialność, przyczem A. R. P. będzie od tych członków pobierać tylko te opłaty kancelaryjne, które obowiązują członków A. R. P.

. . . klub obowiązuje się ściśle przestrzegać wszystkie przepisy i zarządzenia A. R. P. w sprawach tryptyktów i innych dokumentów sportowych, przewidzianych przepisami i regulaminami F.A.I. oraz A. R. P., w razie zaś jakiegokolwiek uchybienia ze strony . . . klubu, A. R. P. przysługuje prawo pozbawienia . . . klubu bez wezwania nadanego mu prawa załatwiania dla swoich członków spraw tryptykowych.

9.

. . . klub wpłacać będzie corocznie, w pierwszej połowie stycznia, do kasy A. R. P. zł. 2 (dwa) od każdego swego członka będącego na liście członków płacących składkę w dniu 31 grudnia roku poprzedzającego, jako zwrot kosztów poniesionych przez A. R. P.

10.

A. R. P. zastrzega sobie prawo wezwania . . . klubu do uznania za swój organ klubowy tego pisma, które wskaże A. R. P. jako swój organ oficjalny z tem, że z tą chwilą . . . klub obowiązuje się do publikowania w tem piśmie wszelkich swoich oficjalnych wiadomości.

11.

Zmiany w regulaminie wewnętrznym lub w statucie będą sobie obydwie strony umowne komunikowały przed ich ostatecznem zatwierdzeniem.

12.

Umowa niniejsza zostaje zawarta na przeciąg jednego roku budżetowego (1.IV do 31.III roku następnego) z tem, że zostaje ona samoczynnie przedłużona, o ile nie będzie w terminie do dnia 1.III danego roku wypowiedziana przez A. R. P., lub do dnia 1.I danego roku przez klub afiljowany. Wymówienie umowy jest równoznaczne ze wstrzymaniem wszelkiej pomocy ze strony K. L. S.

13.

Umowa niniejsza sporządzona zostaje w dwuch równobrzmiących egzemplarzach, z których jeden otrzymuje A. R. P., drugi . . . klub.

Warszawa, dnia . . .

M. K. wyjaśnia, że piloci wyszkoleni w klubach mogą składać podania o egzamin do dn. 1.III b. r. Termin 15 stycznia odnosi się do tych pilotów starych, którzy dotychczas nie posiadają oficjalnych świadectw uzdolnień, a których kwalifikacje są już faktycznie publicznie uznane.



BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH

W Polsce istnieją następujące kluby lotnicze: WARSZAWA — Aeroklub Akademicki w Warszawie. — Stołeczny Klub Lotniczy. — Klub Lotniczy Państwowych Zakładów Lotniczych. — KRAKÓW — Aeroklub Akademicki w Krakowie. — POZNAŃ — Aeroklub Akademicki w Poznaniu. — Wielkopolski Klub Lotników. — LWÓW — Aeroklub Akademicki we Lwowie. — KATOWICE — Śląski Klub Lotniczy. — WILNO — Aeroklub Akademicki w Wilnie. — LUBLIN — Lubelski Klub Lotniczy. — ŁÓDŹ — Łódzki Klub Lotniczy. — BIAŁA PODLASKA — Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.
Pozatem istnieje polski klub lotniczy na terenie Wolnego Miasta Gdańska — Aeroklub Akademicki w Gdańsku.

AEROKLUB AKADEMICKI
W WARSZAWIE
CHMIELNA 27-7 • TEL. 410-01 i 54—75

Kurs teoretyczny pilotażu. Wykłady na kursie teoretycznym rozpoczną się w dniu 7 lutego b. r. Kierownictwo kursu sprawować będzie inż. Aleksander Zirkwitz. Poszczególne wykłady na kursie raczyli objąć p. p.:

inż. Piotr Borejsza — Silniki lotnicze (godz. wykł. 24),

inż. Jerzy Dąbrowski — Budowa płatowców (12 godz.),

inż. W. Jakimiuk — Aerodynamika ogólna (11 godz.), oraz Materjały używane w lotnictwie (5 godz.),

por. pil. Wł. Prohazka — Aeronawigacja — (15 godz.),

Konstanty Lisowski — Aerologja (8 godz.),

kpt. T. Halewski — Przepisy i prawo lotnicze (5 godz.).

Razem godzin wykładowych 80. Wykłady odbywać się będą w Państw. Szkole Lotn.-Samoch., Hoża 88, we wtorki i piątki w godzinach 18 — 21.

Kurs ten, uzupełniony ćwiczeniami i zajęciami praktycznemi, potrwa prawdopodobnie do końca czerwca b. r.

Uczestniczyć w kursie mogą wszyscy członkowie A. A. W. po opłaceniu zł. 5 i wprowadzeni goście za opłatą zł. 25.

Przyjmowanie podań kandydatów na kurs odbywa się codziennie w siedzibie sekretarjatu w godz. 18 — 19.

Wypadek lotniczy w Lublinie. Dla wyjaśnienia przyczyn i przebiegu wypadku lubelskiego, o którym wiadomości, częstokroć — niestety — nieścisłe, obiegły prasę codzienną, podajemy poniżej treść sporządzonego na miejscu protokółu:

„Dnia 6.I.30 r. o godz. 12.10 przyleciała z Warszawy z Warszawskiego Aeroklubu Akademickiego awjonetka SP-ACD typu J. D. 2 bis, pilotowana przez jej właściciela, p. inż. Jana Pawłowskiego, z mechanikiem p. Władysławem Laudańskim.

Po nabraniu benzyny o godzinie 14.15, podczas startu na hangary w drodze powrotnej, z powodu utraty szybkości przy wirażu z wiatrem, samolot spadł na lotnisko, rozbijając się w drzazgi. Z pod szczątków wydobyto nieprzytomnych p.p. Pawłowskiego i Laudańskiego i po udzieleniu pierwszej pomocy na miejscu przewieziono do szpitala SS. Szarytek.

Świadkowie wypadku:

Oficer łącznikowy L. K. L.
(—) *inż. Gruberski, kpt.*
Sekretarz L. K. L.
(—) *K. Rożański*
(—) *Żurowski,* sierż.-pil.

P. Pawłowski uległ jedynie potłuczeniu i stan jego nie budzi żadnych obaw, natomiast mechanik-szef A. A. W. Wł. Laudański, uczestniczący ochotniczo w tej prywatnej imprezie przelotu do Lublina, odniósł b. ciężkie obrażenia i zmarł wkrótce po wypadku.

Pogrzeb Wł. Laudańskiego poprzedzony nabożeństwem żałobnem odbył się w Warszawie 11 b. m., gromadząc licznie członków A. A. W., u których ś. p. Laudański przez swą gorliwość i przywiązanie do Klubu, zaskarbił sobie uznanie i sympatję, co zostało podkreślone w przemówieniu pożegnalnem na cmentarzu.

LUBELSKI KLUB LOTNICZY
LUBLIN
POWIATOWA 1

Sprawozdanie z przygotowań do pobicia rekordu światowego długości lotu bez lądowania. W lipcu 1929 r. L.K.L. postanowił, po zbadaniu swego samolotu sportowego DUS III konstrukcji p.p. Dąbrowskiego i Uszackiego i po przeliczeniu wytrzymałości płatowca i jego zasięgu przystąpić do pobicia rekordu światowego lotu w linji prostej bez lądowania, ustanowionego przez kpt. Vicherka w 1928 r.

W tym celu płatowiec został przebudowany z dwumiejscowego na jednomiejscowy i wbudowano mu dodatkowe zbiorniki benzynowe na 20 godzin lotu bez lądowania. Zwrócono się do firmy Walter z prośbą o wypożyczenie nowego silnika 70 KM. Firma Walter z całą gotowością zgodziła się na propozycję Klubu. Uważamy sobie za miły obowiązek podkreślić wysoce obywatelskie stanowisko Firmy E. Plage i T. Laśkiewicz, jak i Dyrektora Banku Gospodarstwa Krajowego w Lublinie, pana Żaczka, którzy przez udzielenie gwarancji bankowej ułatwili nam otrzymanie silnika, umożliwiając w ten sposób dalszą pracę.

W czasie prac przygotowawczych został pobity rekord ustanowiony przez kpt. Vicherka przez D.S Zimmerly na awjonetce Barling NB/3 z silnikiem Genet 80 KM. Nowy rekord wynosi 2655,5 klm., co nas zmusiło do uskutecznienia dalszych poprawek i ulepszeń. Samolot był gotowy w październiku. Po dłuższym treningu i wmontowaniu nowego silnika. postanowiliśmy puścić go na decydującą próbę, jaką miał być lot okrężny Lublin—Lwów—Kraków—Poznań — Grudziądz — Warszawa—Lublin. Z powodu fatalnych warunków atmosferycznych lot ten zakończył się już w Poznaniu, po przebyciu ogółem 8 godzin w powietrzu, wykazując, że płatowiec nie zawiódł naszych przewidywań.

Z powodu zimy musieliśmy odłożyć zamierzony lot do wiosny r. b. Prawdopodobnie już w miesiącu kwietniu podejmiemy na nowo próbę pobicia rekordu światowego. Pilotować będzie członek i instruktor L. K. L. p. Władysław Szulczewski.

Walne Zgromadzenie L.K.L. odbędzie się dnia 18 stycznia b. r. o godz. 18 w pierwszym, a o godz. 18.30 w drugim terminie w lokalu przy ulicy Powiatowej Nr. 1 z następującym porządkiem dziennym: 1) wybór prezydjum, 2) stwierdzenie quorum, 3) odczytanie protokółu poprzedniego walnego zgromadzenia, 4) sprawozdanie zarządu, 5) sprawozdanie kasowe, 6) preliminarz budżetowy na rok 1930, 7) wybór prezesa, 8) wybory członków zarządu, 9) wybory komisji rewizyjnej, 10) wybory sądu rozjemczego, 11) wolne wnioski.

Za Zarząd:
(—) *inż. Gumowski—prezes*
(—) *K. Różański* — sekretarz
Dn. 7.I.1930.

AEROKLUB AKADEMICKI
WE LWOWIE
POLITECHNIKA

Sprawy szkolne. Dnia 15.XII.1929 r. ukończyła warunki kol. Danuta Sikorzanka, sekretarka A.A.L. Na tem zakończono loty szkolne w r. b. Loty treningowe odbywają się normalnie na dwóch Hanriotach.

Zjazd klubów lotniczych. Przedstawiciele A.A.L., kol. kol. S. Grzeszczyk i B. Łopatniuk, wzięli udział w grudniowym zjeździe klubów lotniczych w Warszawie.

Życie towarzyskie. Dnia 15.XII.29 r. odbyła się w lokalu A. A. L. „tańcująca herbatka" z licznym udziałem członków i sympatyków Klubu.

Za Zarząd:
(—) *Czesław Jerzy Kączkowski*
Kierownik Sekcji
Propag.-Pras.
Lwów, d. 31.XII.1929 r.

AEROKLUB AKADEMICKI
W POZNANIU
MARCINKOWSKIEGO 24
N · U · R

Loty treningowe odbywają się w soboty od 9-ej na Hanriotach,

Bal. A.A.P. organizuje w dn. 12 stycznia bal klubowy, zakrojony na szerszą skalę.

W komitecie honorowym przyjęli udział członkowie rządu, szefowie lotnictwa oraz przedstawiciele elity społeczeństwa wielkopolskiego.

Dochód z balu będzie przeznaczony na zakup awjonetek.

Pożegnanie kpt. Żarskiego. Dotychczasowy kierownik sekcji szkolnej A.A.P., p. kpt. pil. Żarski, został przeniesiony do Warszawy do Dep. Aeron. Odbyło się uroczyste pożegnanie kpt. Żarskiego, który oddał Klubowi bardzo cenne usługi.

Za Zarząd:
(—) *L. Rosiński* — wiceprezes

Dn. 8.I.1930.

POLSKIE LINJE LOTNICZE
„LOT”
ROZKŁAD LOTÓW
ważny od dnia 1 listopada 1929 r

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel.

Godzina	Kierunek	Godzina
	Warszawa—Lwów	
12.15	Warszawa ↓ ↑	11 45
15.00	Lwów	9.00
	Warszawa—Katowice	
12.45** 9.00	Warszawa ↓ ↑	15.00 11.00**
14.45 11.00	Katowice	13.00 9.00
	Warszawa—Poznań	
13.00	Warszawa ↓ ↑	11.00
15.00	Poznań	9.00
	Warszawa—Bydgoszcz—Gdańsk	
12.00	Warszawa ↓ ↑	12.00
13.45	Bydgoszcz	10.15
14.00	Bydgoszcz	10.00
15.15	Gdańsk	8.45
	Katowice—Brno—Wiedeń	
11.45**	Katowice ↓ ↑	12.30**
13.45	Brno	10.30
14.15	Brno	10.00
15.15	Wiedeń	9.00
	Katowice—Wiedeń	
11.45*	Katowice ↓ ↑	12.30*
14.30	Wiedeń	9.45
	Katowice—Kraków	
11.30 13.15	Katowice ↓ ↑	11.00 12.30
12.15 14.00	Kraków	10.15 11.45

Objaśnienie znaków:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy, piątki
** „ „ „ we wtorki, czwartki, soboty.

OD REDAKCJI

Numer niniejszy wychodzi z opóźnieniem z przyczyn od Redakcji niezależnych. Z tych samych powodów przewidujemy opóźnienie numeru następnego. Będzie to numer specjalny, poświęcony naczelnym zagadnieniom lotnictwa sportowego i pracy klubów w r. 1929.

Zakł. Graf. „Drukarnia Bankowa“. Warszawa, Moniuszki 11.